Die
Handelsschiffe der Kriegführenden.

(Eine völkerrechtliche Studie.)

INAUGURAL-DISSERTATION

verfasst und der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Kgl. Bayr. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur Erlangung der

rechts- und staatswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Erich Hüttenhein
aus Breslau.

Breslau 1912.
J. U. Kern's Verlag
(Max Müller).

Referent: Prof. Dr. Chr. Meurer.

Meinen lieben Eltern.

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

I. Teil: Die Handelsschiffe als Gegenstand der Wegnahme 3

§ 1. Das Seebeuterecht 3

§ 2. Bestrebungen zu seiner Beseitigung 4

§ 3. Gründe dafür und dagegen 11

§ 4. Aussichten für seine Abschaffung, unter besonderer Berücksichtigung Englands 19

§ 5. Wer ist zur Ausübung des Seebeuterechts befugt? 29

§ 6. Dem Seebeuterecht unterliegen sämtliche gegnerischen Handelsschiffe. Besondere Fälle: 30

a) Handelsschiffe, die ausschliesslich Verwundete und Kranke an Bord haben 30

b) Handelsschiffe in Seenot 30

c) Sachen des See„handels“betriebes 31

§ 7. Örtliche Einschränkungen 34

§ 8. Zeitliche Einschränkungen 36

§ 9. Die feindliche Eigenschaft 41

a) der Handelsschiffe 41

b) der auf ihnen befindlichen Waren 44

§ 10. Der Flaggenwechsel 46

§ 11. Das Visitationsrecht 48

§ 12. Die Wegnahme 51

§ 13. Die Zerstörung feindlicher Prisen 52

§ 14. Ihre Unterbringung in einem neutralen Hafen 55

§ 15. Rançon und bedingungslose Freilassung 56

§ 16. Wiedernahme 58

§ 17. Aburteilung 59

§ 18. Die Behandlung der auf den feindlichen Handelsschiffen befindlichen Personen 60

II. Teil: Die Handelsschiffe als Kriegsmittel zur Unterstützung des eigenen Staates 62

§ 19. Kaper 62

§ 20. In Kriegsschiffe umgewandelte Handelsschiffe 66

a) Geschichtliche Entwicklung 66

b) Die Bestimmungen der zweiten Haager Konferenz 68

c) Umwandlung auf hoher See 69

d) Rückumwandlung 70

Schluss 71

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549801_0074

Literatur.

A. Autoren:

Adler, Die Haager Friedenskonferenz des Jahres 1907 und die Fortbildung des Völkerrechts, Berlin 1909.

Aegidi, Zur Reform des Seekriegsrechts. Aus dem amtl. stenogr. Ber. der Reichstagsverhandl. v. 18. April 1868, Berlin 1868.

Aegidi u. Klauhold, Frei Schiff unter Feindes Flagge, Hamburg 1866, Beilage z. Staatsarchiv, 10, 1866.

Andree, Geographie des Welthandels, 1, Frankfurt a. M. 1910.

v. Arnim, Handelsangriff und Handelsschutz einst und jetzt, in „Marinerundschau" 1907.

v. Attlmayr, Das internationale Seerecht, Wien 1903/04.

v. Bar, Die Haager Friedenskonferenz, i. „März" vom 1. Juni 1907.

— Die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekrieg, in „Nation" 1906, 24. Jahrg.

— Kriegsrecht, Frieden und Rüstungen, in „Deutsche Revue", Dezember 1909.

Baumgarten u. Meszlény, Kartelle und Trusts, Berlin 1906.

Bekker, Haben wir ein Völkerrecht? in „DJZ." 1912, Nr. 1.

Bentwich, The law of privat property in war, London 1907.

Bernsten, Das Seekriegsrecht, Berlin 1911.

v. Bloch, Der Krieg, Bd. 3: Der Seekrieg, Berlin 1899.

— Die wahrscheinlichen Folgen eines Krieges zwischen Grossmächten, Berlin und Bern 1901.

Bluntschli, Das Beuterecht im Kriege, Nördlingen 1878.

— Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten, Nördlingen 1878.

de Boeck, De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, Paris 1882.

Boidin, Les lois de la guerre et les deux conférences de la Haye, Paris 1908.

Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, 3. Aufl. von Fauchille, übersetzt von A. Grah, Berlin 1904.

— Manuel de droit international public, 5e Éd., Paris 1908.

Bowles, Sea law and sea power, London 1910.

Brongniart, Les corsaires et la guerre maritime, Paris 1904.

Calvo, Le droit international théorique et pratique, 5e Éd., tome 4, Paris 1896.

Corbett, The capture of privat property at sea, in „Mahan, Some neglected aspects of war", London 1907.

Despagnet, Cours de droit international public, Paris 1905.

Duboc, Du droit de visite en temps de guerre, in „Revue générale de droit international public", Bd. 4, 1897.

Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les conférences de la Haye et de Londres, Paris 1911; zitiert „Dupuis 1911".

— Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, Paris 1899; zitiert „Dupuis 1899".

Eick, Der englische Lordkanzler gegen das Seebeuterecht, in „DJZ." v. 1. Okt. 1906.

Einicke, Die Londoner Seerechtskonferenz, in „Annalen des Deutschen Reiches", Bd. 42.

Endres, Die völkerrechtlichen Grundsätze der Kriegführung zu Lande und zur See, Berlin 1909.

Ernst, L'oeuvre de la deuxième conférence de la paix, Paris et Bruxelles 1908.

Ferber, Internationale Rechtsverhältnisse der Kriegs- und Handelsschiffe im Krieg und Frieden, Kiel 1895.

v. Ferneck, Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in „Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart", Bd. 36.

Fiore, Nouveau droit international public, 2e éd. Traduite de l'Italien et annotée par Charles Antoine; Paris 1886.

Fitger, Das Seekriegsrecht nach den Beschlüssen der internationalen Konferenzen vom Haag und von London, in „Volkswirtschaftliche Streitfragen", Bd. 21.

— Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt, Berlin 1909, in „Volkswirtschaftliche Streitfragen", Jahrgang 30.

Fleischmann, Völkerrechtsquellen, Halle a. S. 1905.

Fried, Die Haager Konferenz, ihre Bedeutung und ihre Ergebnisse, Berlin 1900.

— Die zweite Haager Konferenz, ihre Arbeiten, ihre Ergebnisse und ihre Bedeutung, Leipzig 1908.

Gareis, Institutionen des Völkerrechts, Giessen 1887.

Geffcken, Das Seekriegsrecht, in „v. Holzendorffs Handbuch des Völkerrechts", Bd. 4, Hamburg 1889.

Gessner, Zur Reform des Seekriegsrechts, Berlin 1875.

Greve, Schiffahrtssubventionen der Gegenwart, Hamburg 1903.

Hall, A treatise on international law, Oxford, 5e ed., 1904.

v. Halle, Die Krisis in Weltschiffahrt und Weltschiffbau im Jahre 1908, in „Marinerundschau" 1909, Bd. 20, 2.

— Die Versorgung Grossbritanniens in Kriegszeiten, in „Marinerundschau" 1906.

— Handelsmarine und Kriegsmarine, Dresden 1907, im „Jahrbuch der Gehestiftung", Band 13.

Halleck, International law, 1893.

Hammann, Der Streit um das Seebeuterecht, Berlin 1907.

v. Hansemann, Die Lehre von der einheitlichen Reise im Rechte der Blockade und Kriegskonterbande; Beiheft zur Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht, Bd. 4.

Harms, England und Deutschland, in „Deutsche Revue", Bd. 35, 1, 1910.

Hautefeuille, Histoire du droit maritime international, 2e éd., Paris 1869.

— Questions de droit maritime international, Paris 1868.

Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, 8. Ausgabe, Berlin 1888.

Hill, The second peace conference at the Hague, in „The american journal of international law", Bd. 1, 2, 1907.

Hirschmann, Das internationale Prisenrecht, München und Berlin 1912.

Hirst, Commerce and property in naval warfare. A letter of the Lord Chanceller, London 1906.

Holland, Manual of naval prize law, London 1888.

Huber, Beiträge zur Kenntnis der soziologischen Grundlagen des Völkerrechts und der Staatengemeinschaft, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Bd. 4, 1910.

— Die Fortbildung des Völkerrechts auf dem Gebiete des Prozess- und Landkriegsrechts durch die zweite internationale Friedenskonferenz im Haag 1907, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Bd. 2, 1908.

Huldermann, Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten, Berlin 1909.

v. Kaltenborn, Geschichte der Kaperei im Seekriege, in „Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik", Bd. 2, Leipzig 1849.

Kanghi-Tschu, Deutschland, der Kaiser und der Simplizissimus, München 1911.

Kleen, Lois et usages de la neutralité, 2 Bde., Paris 1898 und 1900.

Klobukowski, Die Seebeute oder das feindliche Privateigentum zur See, Inaug.-Diss., Bonn 1877.

Krauel, Die internationale Konferenz über Seekriegsrecht in London, in „Deutsche Revue" 1909, Bd. 2.

— Preussische Kaperei im 7jährigen Kriege, in „Marinerundschau" 1911, Bd. 1.

Lapradelle, La guerre maritime après la nouvelle conférence de la paix, in „Revue des Deux Mondes" vom 1. August 1908.

Laveleye, Encore le droit de capture sur mer, in „Revue de droit international et de legislation comparée, Bd. 16, 1884.

Lawrence, The principles of international law, 4e ed., London 1910.

Lémonon, La conférence navale de Londres, Paris 1909.

— La seconde conférence de la paix, Paris 1908.

— L'Europe et la politique britannique (1882—1909), Paris 1910.

Leroy, La guerre maritime, Bruxelles et Paris 1900.

v. Liszt, Das Völkerrecht, 6. Aufl., Berlin 1910.

Mahan, The Hague conference: The question of immunity for belligerent merchant shipping, in „Mahan, Some neglected aspects of war", London 1907.

v. Maltzahn, Das Wirtschaftsleben der Völker und der Seekrieg, in „Deutsche Rundschau", Bd. 21, 1904.

F. v. Martens, Völkerrecht. Deutsche Ausgabe von Bergbohm. 2. Bd., Berlin 1886.

G. F. v. Martens, Versuch über Kaper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen, Göttingen 1795.

v. Martitz, Völkerrecht, 1906.

Maurel, De la déclaration de guerre, Paris 1907.

Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, Bd. 2: Das Kriegsrecht, München 1907.

v. Mirbach, Das Durchsuchungsrecht, Inaug.-Diss., Berlin 1903.

Moore, International law digest, vol. 7, Washington 1906.

Murken, Die Grundlagen der Seeschiffahrt, Berlin 1904.

Nauticus, Zu den Ergebnissen der Londoner Seerechtskonferenz, in „Überall". Bd. 11, 1908/9.

Niemeyer, Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909, Berlin 1910.

— Prinzipien des Seekriegsrechts, Berlin 1909.

Nippold, Die zweite Haager Friedenskonferenz, 2. Teil: Das Kriegsrecht, unter Mitberücksichtigung der Londoner Seerechtskonferenz, Leipzig 1911.

Oppenheim, International law. A Treatise, vol. 2: war and neutrality, London, New-York and Bombay 1906.

Ortolan, Règles internationales de diplomatie de la mer, 4e éd., Paris 1864.

Ozanam, La juridiction internationale des prises maritimes, Paris 1910.
Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903.
— Privateigentum auf See in Kriegszeiten, in „Marine-Rundschau" 1903, Bd. 14, 1.
Peters, Die Voraussetzungen der britischen Politik, im „Tag" vom 7. Januar 1912.
Pistoye et Duverdy, Traité des prises maritimes, 2 Bde., Paris 1885.
Pohl, Deutsche Prisengerichtsbarkeit, Tübingen 1911.
Posse, Das Seebeuterecht, in „Zeitschrift für internationales Recht", Bd. 21, 1911.
Pradier-Fodéré, Traité de droit international public, tome 8, Paris 1906.
Priess, Die Ergebnisse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in „Gesetz und Recht", Bd. 10.
Quaritsch, Compendium des europäischen Völkerrechts, 8. Aufl., Berlin 1908.
Ratzenhofer, Wesen und Zweck der Politik, Leipzig 1893, Bd. 3.
Rettig, Prisenrecht und Flussschiffahrt, Hamburg 1892.
v. Reventlow, Grossbritannien, Deutschland und die Londoner Deklaration, Berlin 1911.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts, 1. Aufl., Stuttgart 1889.
— Principes du droit des gens, 2 Bde., Paris 1896.
Röpcke, Das Seebeuterecht, in „Rostocker rechtswissenschaftliche Studien", II 1904.
Schlieper, Die staatliche Subvention der Seeschiffahrt, in „Marine-Rundschau" 1903, Bd. 14, 2.
Schramm, Das Prisenrecht nach den Beschlüssen der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in „Marine-Rundschau" 1909, Bd. 20, 2.
— Die seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der zweiten Haager Friedenskonferenz, Berlin 1909.
— Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See während eines Krieges, in „Marine-Rundschau" 1911.
— Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, Berlin 1911.
Schroedtker, Die englische Handelsschiffahrt, Halle a. S. 1906.
Schwebemeyer, Das Privateigentum zur See im Kriege, Berlin 1860.
Smith and Sibley, International law as interpreted during the Russo-Japanese war, London 1905.
v. Stengel, Die Haager Friedenskonferenz und das Völkerrecht, im „Archiv für öffentliches Recht", Bd. 15, 1900.
Stiel, Der Tatbestand der Piraterie, Leipzig 1905, in „Staats- und völkerrechtliche Abhandlungen", Bd. 4, 1905.
Strupp, Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts, 2 Bde., Gotha 1911.
Testa, Le droit public international maritime. Traduction du portugais par Ad. Bouriton, Paris 1886.
Twiss, The law of nations, Bd. 2, London 1875.
v. Ullmann, Die Fortbildung des Seekriegsrechts durch die Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Bd. 4, 1910.
— Die Haager Konferenz von 1899 und die Weiterbildung des Völkerrechts, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Bd. 1, 1907.
— Völkerrecht, Tübingen 1908.
de Vattel, Le droit des gens ou principes de la loi naturelle, Neuchatel 1777.
Wachenhusen, Der Seehandel im Seekriege, in „Deutsche Tageszeitung" vom 6. 7. 1907.
Wehberg, Das Beuterecht im Land- und Seekrieg, in „Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht", Bd. 6.

— Die Abkommen der Haager Friedenskonferenzen, der Londoner Seekriegskonferenz nebst Genfer Konvention, Berlin 1910.
— Zur Schaffung eines internationalen Seekriegsgesetzbuches, in „Marine-Rundschau“ 1909, Bd. 20, 2.
Westlake, International law, Part 2: War, Cambridge 1907.
Wheaton, Elements of international law, Philadelphia 1836.
White, Aus meinem Diplomatenleben. Berechtigte Übers. aus dem Engl. von H. Mordaunt, Leipzig 1906.
Wohltmann, Deutschlands Einfuhr und Bedarf landwirtschaftlicher Stoffe aus dem Auslande, Berlin 1910.
Zorn, A., Das Seekriegsrecht und die Ergebnisse der Londoner Konferenz, JurLitBl. 21, 1909.
— Grundzüge des Völkerrechts, 2. Aufl., Leipzig 1903.
Zorn, Ph., Das völkerrechtliche Werk der beiden Haager Friedenskonferenzen, in „Zeitschr. f. Pol.“ 2, 1909.
— Die völkerrechtlichen Ergebnisse der Haager Konferenz, in „Deutsche Rundschau“, 102, 103.
— England und die neuere Entwicklung des Völkerrechts, in „DJZ.“ vom 1. 10. 1906.

B. Quellen:

Conférence Internationale de la paix. La Haye, 18. mai — 29. juillet 1899. Ministère des affaires étrangères, La Haye 1907.
Deuxième conférence de la paix. La Haye, 15. juin — 18. octobre 1907. Actes et documents. 3 tomes, La Haye 1908; zit: „Prot“.
Deutsches Weissbuch über die Ergebnisse der im Jahre 1907 im Haag abgehaltenen zweiten internationalen Friedenskonferenz. Drucks. d. Reichst., 12. Legislat.-Per., 1. Sess., 1907, Nr. 527.
Proceedings of the international naval conference, held in London, december 1908 — february 1909. Miscell. Nr. 5 (1909).
Correspondence respecting the Declaration of London (in continuation of Miscell Nr. 4, 1910), Miscell. Nr. 8, 1911.
Conférence navale, Londres, 4. decembre 1908 — 26. février 1909. Actes et documents.
Deutsches Weissbuch über die Ergebnisse der in London vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen Seekriegsrechtskonferenz, Drucks. d. Reichst., 12. Legislat.-Per., 1. Session, 1907—1909, Nr. 1286.
Erläuterungen zu den Ergebnissen der in London vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen Seekriegsrechtskonferenz.
Nouveau Recueil de Traités par Triepel.

C. Zeitschriften:

Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht.
Annalen des Deutschen Reiches.
Annuaire de la vie internationale.
Annuaire de l'Institut de droit international.
Archiv für öffentliches Recht.
Deutsche Juristenzeitung.
Deutsche Revue.
Deutsche Rundschau.
Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.

Jahrbuch der Gehestiftung.
Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart.
März.
Marine-Rundschau.
Nauticus.
Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik.
Revue de droit international et de législation comparée.
Revue des Deux Mondes.
Revue générale de droit international public.
Staatsarchiv.
The Quaterly Review.
Times.
Volkswirtschaftliche Streitfragen.
Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart.
Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht.
Zeitschrift für internationales Recht.
Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht.

D. Sonstige Schriften:

Das englische Blaubuch über die zweite Haager Friedenskonferenz, in „Marine-Rundschau", 1908, Bd. 19, 1.

Das Kauffahrteischiff und seine Ladung im Seekrieg, in „Nauticus", 1909.

Der russisch-japanische Krieg; amtl. Darstellung des russ. Generalstabs. Deutsche Ausg. von Frhrn. v. Tettau, Bd. 1 Teil 1, Berlin 1911.

Deutsche Schiffssubventionen, in „Hansa, deutsche naut. Zeitschr.", 1910.

Die Subventionen der Cunard-Linie, in „Hansa, deutsche naut. Zeitschr.", 1910.

Eine neue Situation in der Grossschiffahrt, im „Berl. Tagebl." vom 28. 12. 1911.

The immunity of privat property at sea, in „The quaterly Rev." Nr. 426, January 1911 und Nr. 428, July 1911.

Wegnahmerecht zur See und Flottenrüstungen, in „Köln. Zeitg." vom 13. 11. 1909.

Einige weitere Literaturangaben sind im Text enthalten.

Einleitung.

Die Seeschiffahrt der bedeutenderen Welthandelsländer hat sich im Laufe der Jahre durch immer stärkeres und schnelleres Anwachsen zu einem ausserordentlich wesentlichen Bestandteil der nationalen Volkswirtschaften emporgearbeitet.

Bei weitem an erster Stelle steht dabei England. Der Gesamttonnengehalt seiner Handelsflotte ist fast fünfmal so gross wie der Deutschlands, des für die Seeschiffahrt nächstwichtigen Landes [1]). Welche gewaltigen Werte in den Schiffen verkörpert sind, ergibt sich daraus, dass schon das in der deutschen Seereederei steckende Kapital auf etwa 800 Millionen Mark zu veranschlagen ist [2]).

Als einzelnes Unternehmen hat die deutsche Hamburg-Amerika-Linie mit 150 Millionen Mark Aktienkapital und 1021963 Brutto-Registertonnen [3]) die Führung. Der in den Vereinigten Staaten durch eine Vereinigung englischer und amerikanischer Linien gebildete Morgan-Trust (die „International Mercantile Marine Company") und die in England im vergangenen Jahre um die Royal Mail-Linie geschaffene Konzentration dürften zwar an Kapital und Gesamttonnengehalt ungefähr gleichwertig sein, doch erhält die deutsche Gesellschaft durch ihre gänzlich andere, durchaus einheitliche Organisation erheblich das Übergewicht.

Die Schiffahrtsgesellschaften der einzelnen Länder stehen durch gegenseitigen Aktienbesitz, Interessengemeinschaften und sonstige vertragliche Abmachungen häufig in engstem Zusammenhang. Es sei hier nur an den Nordatlantischen Dampferlinienverband, dem ausser der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd die Holland-Amerika-Linie in Rotterdam, die Red Star-Line in Antwerpen, die Compagnie Générale Transatlantique in Havre und die englische Cunard-Linie mit den verbündeten österreichischen und ungarischen Linien angehören [4]), erinnert. Eine gewaltsame Störung auch nur in einer der grösseren Seehandelsmächte würde demnach für Handel und Schiffahrt aller Verkehrsländer die weittragendsten Folgen nach sich ziehen.

[1]) Vgl. Andree S. 406.
[2]) Fitger, Ein Jahrzehnt usw. S. 23.
[3]) Nauticus 1911 S. 286.
[4]) Vgl. Wehberg, Beuterecht S. 100/01.

Dass gerade der Krieg geeignet ist, eine solche Störung innerhalb weniger Tage herbeizuführen, bedarf keiner näheren Begründung. Ebensowenig kann es zweifelhaft erscheinen, dass die kriegführenden Länder darunter am meisten zu leiden haben werden.

Die folgende Untersuchung ist aus diesem Grunde nur den Handelsschiffen der Kriegführenden gewidmet.

Unter Handels- oder Kauffahrteischiffen versteht man die zum Transport von Handelsgütern oder Reisenden bestimmten Seeschiffe [1]). Der Bearbeitung im folgenden unterliegen daher nicht: einerseits die Kriegsschiffe, andererseits Fischerboote, Lazarettschiffe, Vergnügungsjachten, zu wissenschaftlichen Zwecken ausgerüstete Schiffe u. a. m. Eine weitere Einschränkung enthält der Begriff „Seeschiff", durch den alle lediglich den Binnenverkehr vermittelnden Schiffe ausgeschlossen werden.

„Krieg ist der mit Waffengewalt geführte Kampf zweier oder mehrerer Staaten" [2]). Revolutionäre Bewegungen im Innern eines Staates und Kämpfe halbsouveräner Staaten gegen ihren Schutzstaat (also etwa Ägyptens gegen England) gehören dann mit hierher, wenn die Aufständischen als kriegführende Macht anerkannt worden sind. Durch das Erfordernis der Waffengewalt werden „Zollkriege" und ähnliche, hauptsächlich in der Ausübung von Repressalien bestehende Bekämpfungen zweier Staaten ausgeschlossen. Wegen der Natur der Handelsschiffe kann für die folgenden Ausführungen nur der Seekrieg in Betracht kommen, da dessen Schauplatz — die offene See mit Einschluss der mit ihr zusammenhängenden, an der Meeresfreiheit teilnehmenden Meeresteile, die Küstengewässer der Kriegführenden und ihre Eigengewässer, soweit sie von Seekriegschiffen befahren werden können [3]) — mit dem Schauplatz der von den Handelsschiffen ausgeübten Tätigkeit zusammenfällt. Ob daneben auch zu Lande gekämpft wird, und ob diese Landkämpfe von ausschlaggebender — wie in fast allen Kriegen zwischen Kontinentalstaaten — oder geringerer Bedeutung sind — wie regelmässig in den von England geführten Kriegen — ist dabei ohne Bedeutung.

Meine Untersuchung hat sich in doppelter Richtung zu bewegen: einmal handelt es sich um die Stellung des Handelsschiffs als Gegenstand der Wegnahme seitens des anderen Kriegführenden und zweitens um seine Verwendung als Kriegsmittel zur Unterstützung des eigenen Staates.

[1]) Brockhaus, Lexikon, 14. Aufl., Bd. 10 S. 245.
[2]) v. Liszt S. 282.
[3]) v. Liszt S. 310/11.

I. Teil:

Die Handelsschiffe als Gegenstand der Wegnahme.

Als Gegenstand der Okkupation gehört das Handelsschiff unter den weiteren Begriff des „feindlichen Privateigentums zur See", innerhalb dessen es nur in wenigen, weiter unten näher zu erörternden Punkten eine besondere Stellung einnimmt. Hier sei nur kurz hervorgehoben, dass die anderen, unter den gleichen Oberbegriff fallenden Gegenstände verladen werden müssen und deshalb auf feindlichen oder neutralen Schiffen befördert werden können, während das Handelsschiff wegen der notwendigen Beförderung durch sich selbst stets unter eigener feindlicher Flagge fahren muss. Es kann dabei nicht entgegnet werden, dass im Kriegsfall viele Reeder sich bemühen würden, ihre Schiffe unter neutraler Flagge fahren zu lassen. Denn da zur Gültigkeit des Flaggenwechsels regelmässig Eigentumsübergang erforderlich ist, handelt es sich dann nicht mehr um feindliches, sondern um neutrales Privateigentum. Bei Ungültigkeit des Flaggenwechsels würden die Schiffe aber auch unter neutraler Flagge als feindliche behandelt werden, so dass sich eine gesonderte Erörterung ihrer Stellung erübrigt.

Mit Rücksicht auf diese Ausnahmestellung der Handelsschiffe ist die Untersuchung im folgenden grundsätzlich auf das unter feindlicher Flagge segelnde feindliche Privateigentum beschränkt worden. —

§ 1. Das Seebeuterecht.

Die Frage nach der geschichtlichen Entwicklung des Seebeuterechts lässt sich, wie auch de Boeck [1]) hervorhebt, nicht dadurch kurz abfertigen, dass man sagt, „la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi n'a pas d'histoire, ou plutôt son histoire est un long et uniforme martyrologe, si l'on peut ainsi parler: dans les temps anciens comme dans les temps modernes, partout et toujours, marchandises et navires ennemis ont été offerts en proie à chacun des belligérants; il suffit de le constater, et

[1]) S. 1.

l'on peut passer outre", aber ein wahrer Kern ist in diesen Sätzen doch; insofern, als feindliches Privateigentum unter feindlicher Flagge heute noch ebenso wie in den ältesten Zeiten und im Mittelalter dem Beuterecht des Gegners unterliegt, und als die Forderung der Freiheit des Privateigentums zur See sich bisher nicht allgemein, sondern nur in Verträgen und Verordnungen einzelner oder mehrerer Staaten durchzusetzen vermocht hat.

§ 2. Bestrebungen zu seiner Beseitigung.

Zum ersten Male wurde das Wegnahmerecht durch das Consolato del mare, eine im 13. oder 14. Jahrhundert entstandene Aufzeichnung des im Mittelmeer geltenden Seegewohnheitsrechts, gewissen Beschränkungen unterworfen. Für feindliches Privateigentum unter feindlicher Flagge blieb der bestehende Zustand jedoch unverändert.

Auch durch die bewaffnete Neutralität des Jahres 1780, die im Kriege Englands gegen seine nordamerikanischen Kolonien auf Veranlassung der Kaiserin Katharina II. von Russland als Bündnis der 8 Seemächte: Russland, Dänemark, Schweden, die Niederlande, Preussen, Österreich, Portugal und beide Sizilien gegen Englands Übergriffe zur See zustande kam, wurden nur die Neutralen geschützt.

Das Prinzip der Freiheit feindlichen Privateigentums zur See auch unter feindlicher Flagge wurde zum ersten Male theoretisch im Jahre 1746 von dem Abbé de Mably in seinem Werke „Le droit public de l'Europe fondé sur les traités" und nach ihm im Jahre 1779 von Linguet (Annales politiques) und im Jahre 1782 von dem Geistlichen Galiani aufgestellt.

Es fand seine erste praktische Anerkennung in dem berühmten Art. 23 des von Franklin und Friedrich II. im Jahre 1785 abgeschlossenen Freundschafts- und Handelsvertrages zwischen Preussen und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Hier wird bestimmt: „Tous les vaisseaux marchands et commerçants, employés à l'échange des productions de différents endroits, et par conséquent destinés à faciliter et à répandre les nécessités, les commodités et les douceurs de la vie, passeront librement et sans être molestés. Et les deux Puissances Contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course, qui les autorisât à prendre ou à detruire ces sortes de vaisseaux marchands, ou à interrompre le commerce" [1]). In dieser Vereinbarung liegt für die damalige Zeit ein bedeutsamer Bruch mit

[1]) Vgl. Strupp, Bd. I S. 87.

den herrschenden Kriegsgepflogenheiten. Hautefeuille [1]) sucht zwar die Wichtigkeit dieser Bestimmung dadurch abzuschwächen, dass er wegen der geographischen Lage und der zwischen den Vertragsparteien bestehenden guten Beziehungen dem Art. 23 praktischen Wert abspricht [2]), doch wird man ihm hierin nicht ganz folgen können. Denn die räumliche Entfernung hätte trotz der zweifellos vorhandenen Unwahrscheinlichkeit schon damals schwerlich einen Krieg verhindert; und dass gute Beziehungen sehr häufig ins Gegenteil umschlagen, haben Vorkommnisse aus alter und neuer Zeit zur Genüge bewiesen.

Schwerer fällt schon ins Gewicht, dass in den von denselben Mächten miteinander abgeschlossenen Handelsverträgen vom 11. Juli 1799 und 1. Mai 1828 [3]) eine entsprechende Bestimmung nicht enthalten ist, woraus auf eine in der Zwischenzeit eingetretene Änderung in den Anschauungen und Wünschen der Vertragsparteien geschlossen werden muss. Art. 23 des Vertrages von 1785 besitzt daher heute keine Gültigkeit mehr [4]).

Das von Preussen und den Vereinigten Staaten gegebene Beispiel fand im 19. Jahrhundert mehrfach Nachahmung. So in den Verträgen zwischen Brasilien und Uruguay 1851, Costa Rica und Neu-Granada 1856, den Vereinigten Staaten und Bolivia 1858 und Italien und Nordamerika 1871.

Im Jahre 1823 erklärte Frankreich bei Beginn des Krieges gegen Spanien, dass es die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe, abgesehen von Fällen des Blockadebruchs, nicht beabsichtige, — eine Erklärung, der mit Rücksicht auf die damaligen besonderen Beziehungen zwischen beiden Ländern [5]) für die Entwicklung des Völkerrechts allerdings keine grosse Bedeutung beizumessen ist.

In dem Kriege der Westmächte gegen China (1859) erliessen Eng-

---

[1]) Questions S. 70 ff. und bes. S. 97.

[2]) Ebenso Röpcke (S. 32), Posse (S. 176), Kaltenborn (S. 134), Corbett (S. 119) u. a. Lapradelle (S. 685) nennt den Vertrag „un traité platonique“. Anders v. Bar, Unverletzlichkeit (S. 135).

[3]) Art. 12 des Vertrages vom 1. Mai 1828 (Pr.GS. von 1829 S. 25 ff.) lässt von dem Vertrage des Jahres 1785 nur Art. 12 (Aufhebung der Konfiskation von Kriegskonterbande) bestehen. Unrichtig daher die Polemik Oppenheims (S. 184 Anm. 2) gegen Perels (S. 198). Der Irrtum Oppenheims dürfte darauf zurückzuführen sein, dass Art. 12 des Vertrages v. J. 1828 u. a. auch Art. 23 des Vertrages vom 11. Juli 1799 aufrechterhält.

[4]) Unrichtig v. Bar, Unverletzlichkeit S. 135.

[5]) Näheres hierüber z. B. bei Weber, Weltgeschichte, 2. Aufl. (1888), Bd. 14 S. 637—41. Vgl. auch Bonfils, Lehrbuch S. 673.

land und Frankreich Erklärungen, denen zufolge sie das Privateigentum der Chinesen zur See als unverletzlich anerkannten.

In dem zwischen Preussen-Österreich einerseits und Dänemark anderseits abgeschlossenen Friedensvertrage vom 30. Oktober 1864 wurde bestimmt, dass die weggenommenen Handelsschiffe nebst Ladungen gegenseitig zurückgegeben oder, wenn dies nicht möglich sei, ersetzt werden sollten.

Im Jahre 1866 verzichteten sowohl Österreich als auch Preussen und Italien unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit auf die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe nebst Ladungen. Ausgenommen waren Schiffe, welche Kriegskonterbande führten oder rechtsverbindliche Blockaden brachen. Mit derselben Ausnahme garantierte der Norddeutsche Bund im Kriege gegen Frankreich durch Verordnung vom 18. Juli 1870 sogar ohne die Voraussetzung der Gegenseitigkeit, die Freiheit des feindlichen Privateigentums zur See, und setzte diese Bestimmung erst dann ausser Kraft (durch Verordnung vom 19. Januar 1871), als Frankreich gemäss seiner Erklärung vom 21. Juli 1870 mehrfach deutsche Handelsschiffe aufgebracht hatte (im ganzen 75) und ausserdem durch das Kriegsschiff „Désaix“ gegen die deutschen Handelsschiffe „Ludwig“, „Vorwärts“ und „Charlotte“ in völkerrechtswidriger Weise vorgegangen war [1]). In Art. 13 des Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 wurde dann jedoch bestimmt, dass diejenigen Schiffe, deren Wegnahme durch prisengerichtliches Urteil bis zum 2. März 1871 noch nicht bestätigt gewesen sei, zurückgegeben werden sollten.

In dem für Italien geltenden Codice per la marina del Regno d'Italia vom 24. Oktober 1877 (Art. 211) ist ganz allgemein bestimmt, dass unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit von dem Grundsatz der Unfreiheit des Privateigentums zur See gegenüber keiner anderen Nation mehr Gebrauch gemacht werden soll. Konterbande bleibt jedoch auch hier ausgeschlossen (Art. 212).

Alle eben genannten Bestimmungen waren entweder von einzelnen Staaten selbständig festgesetzt oder mit anderen einzelnen Staaten durch Vertrag vereinbart worden. Sie konnten deshalb auf die Weiterentwicklung des Völkerrechts nur mittelbar einen Einfluss ausüben. Gleiche beschränkte Bedeutung haben die Äusserungen und Bestrebungen so bedeutender Männer wie Lord Brougham, Lord Palmerston (1856), Cobden, Lindsay, Mill, Graf Nesselrode u. a. [2])

[1]) Näheres bei de Boeck S. 146 ff. Nach Perels, Seerecht (S. 200), erfolgte die Rücknahme der Verordnung vom 18. Juli 1870 nur aus diesem letzteren Grunde.

[2]) Vgl. die Äusserungen Broughams, Palmerstons, Cobdens und Mills bei Hirst

Eine lebhafte Propaganda zur allgemeinen Beseitigung des Seebeuterechts setzte am 2. Dezember 1859 mit dem von einer Versammlung Bremer Kaufleute gefassten Beschlusse ein, worin unbedingte Freiheit der Person und des Eigentums zur See — soweit nicht der Kriegszweck selbst notwendige Beschränkungen auferlege — gefordert wurde [1]). Aus allen Teilen der Welt, namentlich England, ergingen Zustimmungserklärungen, und der im Jahre 1871 in Neapel tagende Intermaritime Kongress stellte sich auf den gleichen Standpunkt.

Im Reichstag des Norddeutschen Bundes wurde am 18. April 1868 der Antrag der Abgeordneten Aegidi und Genossen, welcher dahin ging: „den Bundeskanzler aufzufordern, dass bei dem gegenwärtigen friedlichen Einvernehmen mit den auswärtigen Mächten Verhandlungen eingeleitet werden, welche zum Zweck haben, durch Übereinkunft von Staat zu Staat die Freiheit des Privateigentums zur See in Kriegszeiten zu einem vertragsmässig anerkannten Grundsatz des Völkerrechts zu machen“ [2]), fast einstimmig angenommen. Allerdings war in der vorausgegangenen Diskussion von dem Präsidenten des Bundeskanzleramts, Wirklichen Geheimen Rat Delbrück, darauf hingewiesen worden, dass nach Lage der Dinge zurzeit nicht daran gedacht werden könne, die Frage in einem grossen Kongress allgemeingültig zur Erledigung zu bringen [3]).

Ein im Jahre 1892 von dem Abgeordneten Barth eingebrachter gleichlautender Antrag wurde infolge einer Erklärung des Reichskanzlers zurückgezogen. Diese Erklärung Caprivis ging dahin: „er würde gern der Aufforderung Folge geben, wenn er sich davon Erfolg verspräche; das sei aber zurzeit nicht der Fall; ausserdem könne die Vernichtung des feindlichen Handels im Seekrieg die ultima ratio bleiben [4]).

Zwischen einer grösseren Anzahl von Staaten wurde die Freiheit des Privateigentums zur See zum ersten Male, wenigstens für die Neutralen oder doch wegen der Beziehung zu den Neutralen, in der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856, die von sämtlichen dabei mit-

S. 37—40. Lord Palmerston vertrat allerdings 4 Jahre später (1860) den entgegengesetzten Standpunkt (vgl. Klobukowski S. 29 u. 39). — Ein näheres Eingehen auf das Wirken dieser Männer würde hier zu weit führen. Auch die stets erneuten Bestrebungen einzelner Handelskammern — bes. der Hamburgs — müssen unberücksichtigt bleiben.

[1]) Näheres über diesen Beschluss bei Klobukowski S. 36 (die Monatsangabe stimmt zwar mit der im Text angegebenen — nach Perels, Privateigentum S. 281, u. a. — nicht überein, doch handelt es sich offenbar um den gleichen Beschluss).

[2]) Aegidi, Zur Reform des Seekriegsrechts (S. 1).

[3]) Aegidi a. a. O. S. 26.

[4]) Stenogr. Berichte des Reichstags, VIII. Legislaturperiode, I. Session 1890/92, 7. Bd. S. 4562; Perels, Privateigentum S. 282.

wirkenden Mächten (Preussen, Österreich, Frankreich, Gross-Britannien, Russland, Sardinien, Türkei) und ausserdem von allen anderen Staaten mit Ausnahme von China, Bolivien, den Vereinigten Staaten, Neu-Granada und Venezuela [1]) angenommen wurde, vertraglich vereinbart, indem in den Deklarationen 2 und 3 bestimmt wurde: „Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre" und „la marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi". Der Satz der Deklaration 1, „La course est et demeure abolie", verbietet lediglich die Kaperei, also die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe durch Privatschiffe, und lässt somit die Frage des Seebeuterechts an sich völlig unberührt.

Von besonderem Interesse ist hierbei die Stellungnahme der Vereinigten Staaten. Wie oben ausgeführt, hatten sie im Jahre 1785, also bereits 2 Jahre nach Erlangung der Unabhängigkeit, die Forderung der Freiheit des Privateigentums zur See in dem Vertrage mit Preussen praktisch zur Geltung gebracht. Ihre Absicht, mit England eine entsprechende Abmachung zu treffen, war durch dessen Weigerung vereitelt worden. Als sie im Jahre 1856 zum Anschluss an die Pariser Seerechtsdeklaration aufgefordert wurden, vertrat ihr Staatssekretär des Auswärtigen, Marcy, in einer Circularnote an die in Washington beglaubigten Gesandten Europas [2]) den Standpunkt, dass die Abschaffung der Kaperei und die Anerkennung der Freiheit des Privateigentums so eng zusammenhingen, dass erstere nicht ohne letztere vertraglich festgelegt werden könne. Da eine derartig weitgehende Bestimmung infolge des Widerstrebens Englands in die Deklaration nicht aufgenommen wurde, blieb Amerika ihr fern.

Gelegentlich der ersten Haager Friedenskonferenz vom Jahre 1899 trat Amerika durch einen Brief seiner Vertreter an den Konferenzpräsidenten erneut mit der Forderung der Freiheit des Privateigentums hervor. Infolge der Erklärung des englischen Vertreters, dass seine Regierung die Zuständigkeit der Konferenz für diese Frage verneine, stellte der Präsident von Martens den Antrag:

Die Kommission möge den Wunsch aussprechen, dass die Frage

---

[1]) Vgl. Posse S. 155. Nach Strupp, Bd. I S. 404 Anm. 1 ist auch Bolivien bereits beigetreten. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben sich bisher offiziell noch nicht angeschlossen (ebenso Strupp a. a. O.). Die gegenteilige Angabe von Liszts (S. 312) dürfte auf einen Schreib- oder Druckfehler zurückzuführen sein: anstatt „die Vereinigten Staaten und Mexiko" sollte es wohl heissen „die Vereinigten Staaten von Mexiko" (vgl. Nouveau Recueil gén. de Traités par Triepel, 3. Sér. Bd. II (1910) S. 31).

[2]) Nach dem französischen Gesandten gewöhnlich „Note an Sartige" genannt.

der Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekrieg einer späteren Konferenz vorbehalten werde.

Dieser Antrag wurde gegen die Stimmenthaltung Englands, Frankreichs und Russlands [1]) (in der Plenarsitzung selbst nur gegen die Stimmenthaltung Frankreichs und Englands) [2]) angenommen.

Die zweite Haager Konferenz vom Jahre 1907 beschäftigte sich mit der genannten Frage in ausserordentlich eingehender Weise.

Das als Auszug aus der russischen Zirkularnote vom März/April 1906 vorgelegte Konferenzprogramm der russischen Regierung lautete unter Nr. 3 [3]): Elaboration d'une Convention relative aux loix et usages de la guerre maritime concernant . . . la propriété privée des belligérants sur mer.

Daraufhin wurde von dem Präsidenten der 4. Kommission, M. v. Martens, als Grundlage für die Erörterungen in dieser Kommission unter Nr. 3 die Frage aufgeworfen:

Faut-il conserver ou abolir la pratique actuellement en vigeur relativement à la capture et à la confiscation des navires de commerce sous pavillon ennemi? [4])

In Ergänzung dieser Frage wurden von mehreren Staaten Anträge gestellt und Vermittelungsvorschläge gemacht [5]).

An erster Stelle steht dabei der auf völlige Beseitigung des Seebeuterechts — ausgenommen Kriegskonterbande und Fälle des Blockadebruchs — abzielende Antrag der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Der Antrag wurde von den ersten Delegierten Amerikas und Brasiliens in längeren, mit Beifall aufgenommenen Reden [6]) warm befürwortet, wobei der amerikanische Delegierte besonders an die seit Erlangung der Unabhängigkeit mit Konsequenz vertretene Stellung seiner Regierung erinnerte.

Die Delegierten Norwegens, Schwedens, Österreich-Ungarns und Chinas schlossen sich diesen Ausführungen an; ebenso die Vertreter der Niederlande, Griechenlands und Italiens. Der Vertreter Deutschlands stimmte zwar ebenfalls grundsätzlich zu, machte aber geltend, dass die Frage der Freiheit des Privateigentums zur See sich nur bei gleichzeitiger Regelung der Blockade und der Konterbande richtig werde beantworten lassen. Portugal pflichtete diesen Ausführungen bei.

[1]) Meurer, Kriegsrecht S. 266.
[2]) Meurer, Kriegsrecht S. 269.
[3]) Prot. I S. XVII.
[4]) Prot. III S. 1133.
[5]) Prot. III S. 1141—49.
[6]) Prot. III S. 746—764.

Russland und Frankreich verhielten sich zwar ablehnend, zeigten sich aber im Prinzip dem amerikanischen Antrage geneigt. England erklärte, dass es nur bei gleichzeitiger Beschränkung der Rüstungen seine Zustimmung erteilen könne, während Columbien (aus politischen Gründen) und Argentinien den Antrag Amerikas entschieden ablehnten.

Bei der Abstimmung[1]) waren 21 Staaten — darunter Deutschland (mit Vorbehalt) und Österreich-Ungarn — dafür und 11 Staaten — darunter England, Frankreich, Japan und Russland — dagegen. Ein Staat (Chile) enthielt sich der Abstimmung, während die 11 übrigen Staaten sich zu der Frage überhaupt nicht äusserten.

Der amerikanische Antrag war somit gefallen. Um wenigstens teilweise eine Einigung zu erzielen, wurden von mehreren Staaten (Brasilien, den Niederlanden, Belgien — mit Abänderungsvorschlägen seitens der Niederlande — und Frankreich — mit Abänderungen von seiten Österreich-Ungarns —) Vermittelungsvorschläge gemacht. Brasilien bemühte sich, dem Privateigentum zur See die Vergünstigungen des Landkrieges zu verschaffen. Die Niederlande beantragten, die Wegnahme eines unter feindlicher Flagge segelnden Schiffes wenigstens dann für unzulässig zu erklären, wenn das Schiff eine von der zuständigen Behörde seines Heimatstaates ausgestellte Bescheinigung bei sich führe, derzufolge es während der ganzen Dauer des Krieges weder in ein Kriegsschiff umgewandelt, noch sonst für kriegerische Zwecke verwendet werden solle. Belgien wollte das Seebeuterecht in ein blosses Recht der Beschlagnahme für die Dauer des Krieges abschwächen, während Frankreich sich auf die Formulierung eines Wunsches beschränkte, demzufolge die am Seebeuterecht festhaltenden Staaten einerseits den Mannschaften der nehmenden Schiffe keine Prisengelder mehr gewähren, anderseits selbst an den durch das Seebeuterecht verursachten Verlusten tragen helfen sollten.

Es gelang jedoch nicht, auch nur für einen dieser Anträge die erforderliche Übereinstimmung zu erzielen.

Nach dem Vorschlag des Präsidenten der Kommission sollte wenigstens der Wunsch ausgesprochen werden, dass in künftigen Kriegen jede Partei sogleich bei Ausbruch der Feindseligkeiten zu erklären habe, ob und unter welchen Bedingungen sie zu einem Verzicht auf das Seebeuterecht bereit wäre. Da auch hiergegen Bedenken erhoben wurden, zog der Präsident seinen Vorschlag zurück.

Die langen Erörterungen über die Frage des Seebeuterechts, die

[1]) Prot. III S. 834/35.

nicht weniger als 6 Sitzungen in Anspruch nahmen[1]), führten somit zu keinem Ergebnis. Sie sind aber insofern nicht ohne Bedeutung, als von den weitaus meisten Delegierten zum Ausdruck gebracht wurde, dass ihre Regierungen der beantragten Abschaffung des Seebeuterechts grundsätzlich geneigt seien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die geltend gemachten Bedenken jetzt insoweit durch die Tatsachen überholt sind, als die Fragen der Blockade und der Kriegskonterbande gelegentlich der — allerdings bisher nur von den Vereinigten Staaten[2]) ratifizierten[3]) — Londoner Seekriegsrechtskonferenz vom Jahre 1909 völkerrechtliche Regelung fanden.

Zurzeit ist die Rechtslage aber jedenfalls immer noch die, dass feindliches Privateigentum unter feindlicher Flagge dem Beuterecht des Gegners unterliegt.

§ 3. Gründe dafür und dagegen.

Ob eine Änderung dieses Rechtszustandes im Sinne völliger Freiheit des Privateigentums — Konterbande ausgenommen — wünschenswert und zu erstreben ist, gehört mit zu den bestrittensten Fragen des Völkerrechts.

Eine nähere Würdigung der geltend gemachten Gründe und Gegengründe würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen. Es sei hier auf die ausführliche Erörterung der Frage auf der zweiten Haager Friedenskonferenz, speziell auf die eingehenden Besprechungen durch den ersten amerikanischen Delegierten Choate und den ersten brasilianischen Delegierten Barbosa verwiesen.

---

[1]) nämlich die zweite, dritte, vierte, sechste, siebente und zwölfte Sitzung der vierten Kommission.

[2]) „Tag“ v. 25. IV. 1912 (Nr. 210).

[3]) Vgl. Strupp, Bd. II S. 493 Anm. 1. Die Ratifikationsaussichten sind in den übrigen Staaten sehr gering. Besonders in England wird immer von neuem Widerspruch erhoben. Vgl. den Schlusssatz des von der Londoner Handelskammer an Sir Edward Grey gerichteten Briefes vom 10. Februar 1911:

„For all these reasons the council are more than ever confirmed in their conviction, that the ratification of the Declaration of London ... would be destructive to the essential rights and contrary to the great trade interests of Great Britain“. (Correspondence respecting the Dekl. of London [1911] S. 17.)

Anfang November v. J. hat die Imperial Maritime League der englischen Regierung eine u. a. von 200 Handelskammern und Schiffahrtsgesellschaften und von über 300 Generalen und Admiralen unterzeichnete Eingabe vorgelegt, mit der Bitte, die Frage der Ratifikation der Londoner Deklaration vorerst durch eine Sonderkommission untersuchen zu lassen (Times vom 3. 11. 11). Art. 65 der Deklaration („Die Bestimmungen dieser Erklärung bilden ein unteilbares Ganzes“), der Vorbehalte nicht zulässt, dürfte der Ratifikation besonders hinderlich sein. Vgl. v. Ferneck, Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz S. 334. Für baldige Ratifikation Dupuis, 1911, S. 602/03.

Die Untersuchung muss sich im folgenden auf eine kurze Zusammenfassung der beiderseitigen Gründe beschränken, wobei aber nicht bloss die Delegierten der II. Haager Friedenskonferenz, sondern auch die Vertreter der Wissenschaft zu berücksichtigen sind.

I. Die Verteidiger des alten Seebeuterechts führen aus:

„Die Bekämpfung eines ausgedehnten feindlichen Seehandels ist für Mächte mit schwachem Handel ein äusserst wirksames Kampfmittel, auf das sie deshalb nicht verzichten dürfen[1]);

ein Krieg wird um so eher sein Ende erreichen, je schrecklicher und vernichtender er geführt wird[2]);

die Furcht vor diesen Schrecken und den unausbleiblichen Verwirrungen wird häufig geeignet sein, einen Krieg überhaupt zu verhindern — gerade die Kaufleute werden, solange das Seebeuterecht besteht, nach Kräften hierzu beitragen[3]);

die zu Lande allgemein üblichen Kriegskontributionen oder Kriegssteuern müssen zur See durch die Wegnahme der Handelsschiffe ersetzt werden[4]);

die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe erscheint schon deshalb gerechtfertigt, weil diese Schiffe andernfalls von dem gegnerischen Staate leicht als Transportdampfer, Hilfskreuzer oder in anderer Weise zur Kriegführung mit herangezogen werden können[5]);

im Seekrieg muss jeder Kriegführende, um überhaupt eine schliessliche Entscheidung erzwingen zu können, berechtigt sein, die wirtschaftliche Kraft des Gegners in dem Eigentum von dessen Angehörigen an Schiffen und Gütern zu treffen[6]);

das schwimmende Eigentum eines Volkes, die freie Bewegung der Zu- und Ausfuhr, ist ein Teil der Machtmittel des Staates und in dieser Eigenschaft ein durch den Kriegszweck gerechtfertigtes Angriffsobjekt[7]);

man muss den Feind seiner Habe und alles dessen, was seine Streit-

---

[1]) So Triana, der Vertreter Kolumbiens, im Haag 1907 (Prot. III S. 791/792).

[2]) So im Haag 1907 Renault und Larreta, die Vertreter Frankreichs und Argentiniens (Prot. III S. 793 u. 810).

[3]) So im Haag 1907 Renault, Larreta und Nelidow, der Vertreter Russlands — der allerdings vorweg erklärte, nicht als solcher, sondern nur als Mitglied der Konferenz sprechen zu wollen (Prot. III S. 793, 810 u. 765).

[4]) Wheaton S. 254.

[5]) Vgl. die Ausführungen Caprivis in der Reichstagssitzung vom 4. März 1892 (Sten. Berichte d. Reichstags, VIII. Legislaturperiode, I. Session 1890/92, Bd. 7 S. 4558).

[6]) Huber, Fortbildung des Völkerrechts S. 481.

[7]) Hammann S. 25 und Mahan S. 166 ff.

kräfte vermehren und ihn in den Stand setzen kann, den Krieg fortzuführen, berauben[1]);

in der Anerkennung der Freiheit des Privateigentums zur See ohne gleichzeitige Abschaffung der Blockade ist ein Fortschritt nicht zu erblicken[2]);

die Kriegführenden werden nach Abschaffung des Seebeuterechts in Ermangelung eines anderen Angriffsobjekts die feindlichen Seestädte beschiessen und dadurch viel grössere und empfindlichere Verluste als durch die Wegnahme der Handelsschiffe hervorrufen[3]);

es widerspricht dem Wesen der Gerechtigkeit, wenn Bürger, deren Staaten sich bekriegen, ruhig ihren Handelsverkehr miteinander fortsetzen und sich auf Kosten ihrer kämpfenden Mitbürger bereichern können[4]);

die Wegnahme feindlichen Privateigentums ist kein unhumanes Mittel der Kriegführung[5]);

die Wegnahme von Handelsschiffen nebst Ladungen ist vielleicht das einzige Zwangsmittel, das im Falle eines Krieges zwischen europäischen Staaten und England oder den Vereinigten Staaten oder zwischen diesen beiden letzteren Mächten mit Erfolg angewendet werden kann"[6]) u. a. m.

II. Von der Gegenseite wird — teils in Erwiderung auf die oben angegebenen Gründe, teils selbständig — folgendes angeführt:

„Der Kreuzerkrieg hat noch niemals eine entscheidende Rolle gespielt, sondern höchstens kleinere Nebenwirkungen hervorgebracht; er ist deshalb weder besonders vorteilhaft für Mächte mit schwachem Handel, noch unentbehrlich zur Erzwingung einer Entscheidung[7]);

dass der Grundsatz, der Krieg müsse möglichst schrecklich geführt werden, damit er um so schneller sein Ende finde, von den Mächten nicht gebilligt wird, geht schon daraus hervor, dass die Pariser, Genfer, Petersburger und Haager Konventionen eine Milderung der harten Kriegssitten erstrebt und erreicht haben[8]);

unter den heutigen Verhältnissen lässt sich eine Regierung nur in

---

[1]) Vattel, III ch. IX § 161.

[2]) v. Halle, Handelsmarine S. 66.

[3]) Hautefeuille, Questions S. 95 u. 174.

[4]) Hautefeuille a. a. O. S. 96.

[5]) Vgl. Ullmann, Die Haager Konferenz von 1899 S. 115; Hammann S. 24; Reventlow S. 59; Perels, Seerecht S. 196.

[6]) Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts S. 689.

[7]) Wehberg, Beuterecht S. 88 ff.

[8]) So im Haag 1907 Choate, Barbosa und Foster, die Vertreter der Vereinigten Staaten, Brasiliens und Chinas (Prot. III S. 763, 785 und 803).

Fällen unbedingter Notwendigkeit auf einen Krieg ein; sobald ein solcher Zwang aber vorliegt, ist auch die Rücksicht auf die Unterbindung des Handels nicht imstande, den Ausbruch des Krieges zu verhindern[1]);

ein Vergleich des Seebeuterechts mit den im Landkrieg allgemein üblichen Kontributionen ist nicht angängig. Denn während die Kontributionen stets nur den Bedürfnissen entsprechend und ausserdem gegen Entschädigung erhoben werden, ist dies bei der Wegnahme von Schiffen nicht der Fall. Ausserdem können im Seekrieg ebenfalls Kontributionen und Requisitionen in den Seeplätzen erhoben werden[2]);

der Seeverkehr wendet sich bei Bestehen des Seebeuterechts zum Schaden der Kriegführenden für längere Zeit und im grossen Umfange der Reederei neutraler Staaten zu; ausserdem treibt die Unsicherheit des Seeverkehrs die Seeversicherungsprämien zu enormer Höhe[3]);

für Inselstaaten — besonders also England — erwachsen bei starker feindlicher Flotte schwere Gefahren wegen des notwendigen Imports[1]);

die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe trifft nicht nur die feindlichen Reedereien, sondern — wegen der stetig wachsenden Internationalität des Handels und der Schiffahrt — auch die neutralen, mithin die ganze Weltwirtschaft[4]);

da nach heutigem Völkerrecht nur mehr die Staaten als solche, nicht dagegen deren Angehörige sich feindlich gegenüberstehen[5]), kann auch nur das staatliche, nicht dagegen das private Eigentum der Wegnahme unterliegen" u. a. m. —

Die Stichhaltigkeit der geltend gemachten Gründe und Gegengründe kann hier — wie bereits oben erwähnt — einer näheren Prüfung nicht unterzogen werden. Es sei nur soviel gesagt, dass m. E. die von beiden Seiten gemachten Ausführungen erheblich unter dem Mangel einer systematischen Fragestellung zu leiden haben. Politische, wirtschaftliche, rechtliche, humanitäre, kulturelle und sonstige Gründe werden in bunter Reihenfolge aufgezählt und bewertet. Alle antworten auf die eine allgemeine Frage, „ob das Seebeuterecht beseitigt werden soll oder nicht".

M. E. wird es auf diese Weise dem Leser unmöglich gemacht, sich mit Bestimmtheit der einen oder der anderen Meinung anzuschliessen. Auch möchte ich noch folgendes bemerken: Während die meisten Schrift-

[1]) Vgl. die Ausführungen der amerikanischen Delegierten Choate und Rose im Haag 1907 (Prot. III S. 764 und 797/98).

[2]) Wehberg, Beuterecht S. 77.

[3]) Vgl. besonders den Brief des englischen Lordkanzlers Lord Loreburn an die Times (Hirst, Commerce and property usw.) und Meurer S. 269.

[4]) Vgl. Wehberg, Beuterecht S. 115.

[5]) So schon Rousseau, Contrat social, liv. I chap. IV.

steller je nach ihrem Standpunkt bemüht sind, sämtliche von der Gegenseite geltend gemachten Gründe als unhaltbar hinzustellen, wird ein unbeteiligter Dritter bald diesen, bald jenen Gründen beitreten und nach Durchsicht des ganzen Materials kaum in der Lage sein, sich ganz ausschliesslich zu entscheiden. Selbst wenn er sich zum Schluss einer Partei angeschlossen hat, wird er nicht nur der gegenteiligen Anschauung ein erhebliches Mass von Berechtigung zuerkennen, sondern sogar häufig das Gefühl haben, dass ihm eine gerechte Abschätzung der zahlreichen einzelnen Gründe vielleicht doch nicht gelungen ist.

Nach meinem Dafürhalten ist zunächst zuzugeben, dass Konterbande — also die für den Krieg bestimmten oder unmittelbar dienlichen Sachen[1]) — auch in Zukunft dem Wegnahmerecht des Gegners unterliegen muss, denn keine kriegführende Macht kann freiwillig zugeben, dass der Gegnerstaat als solcher in seinen Machtmitteln gestärkt wird. Weiterhin ist durch eine feste Umgrenzung des Begriffs der Konterbande eine allzu willkürliche Auslegung seitens der Kriegführenden unmöglich zu machen, und drittens ist das Recht der Blockade, wenn nicht ganz zu beseitigen, so doch jedenfalls einer eingehenden und bestimmten Regelung und damit gleichzeitig festen Einschränkungen zu unterwerfen[2]). Erst wenn über diese Punkte eine völkerrechtliche Übereinstimmung erziehlt worden ist[3]), kann an die Frage des Seebeuterechts herangetreten werden.

Dieses Problem selbst ist dann in Unterfragen zu zerlegen, die sich m. E. etwa folgendermassen dürften formulieren lassen:

1. Ist das Beuterecht für den Seekrieg entbehrlich?

2. Liegt seine Abschaffung im Interesse der ganzen Völkerrechtsgemeinschaft?

3. Ist die Abschaffung für jeden einzelnen Staat von Vorteil?

Die erste Frage würde im Falle ihrer Verneinung die Erörterung der Mehrzahl aller Gründe erübrigen. Schon deshalb[4]) ist sie bei der

---

[1]) Vgl. unten S. 19.

[2]) Die Berechtigung der Beschlagnahme von Konterbande und der Ausübung der Blockade wird nicht nur in der Praxis, sondern auch in der Literatur fast allgemein anerkannt. Vgl. Bowles S. 26/27. Für die Blockade liegt darin aber m. E. nicht eine Bestätigung ihrer inneren Berechtigung — da gegen sie der grösste Teil der gegen das Seebeuterecht angeführten Gründe geltend gemacht werden kann —, sondern nur ein zurzeit noch notwendiger Verzicht auf ihre Bekämpfung; denn ein derartiger Kampf könnte erst dann mit einem schliesslichen Erfolge rechnen, wenn die Freiheit des Privateigentums allgemein anerkannt ist. Vgl. auch v. Halle, Handelsmarine S. 66.

[3]) Die in London (1909) getroffene Regelung kann hier erst nach ihrer Ratifikation in Betracht kommen. Vgl. dazu oben S. 11.

[4]) Abgesehen davon, dass sie logisch an die erste Stelle gehört.

Untersuchung unbedingt voranzustellen. Auf den Begriff der Entbehrlichkeit ist dabei ein relativer Massstab anzuwenden; es ist m. a. W. nicht nur zu prüfen, ob überhaupt ein Seekrieg — rein abstrakt gedacht — ohne das Seebeuterecht geführt werden kann, sondern es ist auch unter Berücksichtigung der politischen Verhältnisse festzustellen, ob eine durch völkerrechtlichen Vertrag erfolgte Abschaffung des Seebeuterechts auch begründete Aussicht auf Beachtung im konkreten Kriegsfall hätte. Wie leicht sonst der Fall eintreten kann, dass die Vertragsregeln im Ernstfall einfach beiseite geschoben würden, lehren z. B. die zahlreichen dahingehenden englischen Pressstimmen[1]). Die gerade im Völkerrecht, dem es an einer zentralen Exekutivgewalt fehlt, so ausserordentlich grosse Gefahr einer „Überspannung" der gesetzlichen (bzw. vertraglichen) Bestimmungen[2]) muss hier besonders sorglich im Auge behalten werden.

Bei der zweiten Frage ist zu beachten, dass das Interesse der Völkerrechtsgemeinschaft keineswegs erst durch die Summe sämtlicher einzelstaatlicher Interessen erreicht wird.

Die dritte Frage wird am meisten Schwierigkeit bieten, weil sie nicht, wie die beiden andern, einheitlich beantwortet werden kann, sondern für jeden einzelnen Staat getrennt untersucht werden muss. Dabei liegen die Verhältnisse gerade in den grösseren Staaten so verschieden, geographische Lage, Bodenbeschaffenheit, Volksdichte, Nationalcharakter und zahllose andere Umstände bedingen so wesentliche Unterschiede, dass kaum zwei Länder bei der Betrachtung zusammengefasst werden können.

Ein näheres Eingehen auf die einzelnen Fragen ist hier nicht möglich. Ich verweise bezüglich der ersten Frage auf Wehberg[3]), der den Nachweis versucht, dass das Seebeuterecht bisher niemals eine entscheidende Rolle gespielt habe, und möchte nur noch besonders der mehrfach vertretenen Ansicht, dass das Seebeuterecht z. B. für England das einzige Kampfmittel gegen eine europäische Grossmacht sei[4]), entgegentreten. Auf die Anhänger dieser Anschauung wird wohl haupt-

---

[1]) So zuletzt die „Morning Post" vom 9. 12. 1911. Vgl. auch die Äusserungen und die Auffassung des englischen Seeoffizierkorps bei Reventlow S. 34 ff. und Posse S. 341 Anm. 2.

[2]) Vgl. Wehberg, Beuterecht S. 26.

[3]) Beuterecht S. 88 ff.

[4]) Vgl. die dem ersten Bevollmächtigten auf der II. Haager Konferenz mitgegebene Instruktion des brit. Ausw. Amts (Marine-Rundschau 1908, Bd. 19 I S. 361) und die Ausführungen des ersten Lords der Admiralität in der Sitzung des engl. Unterhauses vom 21. April 1909 (Krauel, Die intern. Konferenz S. 310). Siehe auch Posse S. 350.

sächlich die Vorstellung eingewirkt haben, dass nach Abschaffung des Beuterechts die feindlichen Kriegsschiffe — von der Sorge für die Handelsflotte befreit — ruhig im Hafen bleiben und damit England, dem wegen seiner schwachen Landarmee die Möglichkeit einer Landung auf feindlichen Boden fehle, jedes Mittel zu einer wirksamen Schädigung des Feindes nehmen würden. Man braucht sich m. E. hier — abgesehen von den immer noch vorhandenen Möglichkeiten der Blockade und der Beschiessung befestigter Seestädte — nur die schwere Schädigung des Ansehens des betroffenen Staates im ganzen Ausland und die weitere Tatsache zu vergegenwärtigen, dass dieser Staat mit dem Verzicht auf jeden Seekampf gleichzeitig seine häufig so ausserordentlich wertvollen und zukunftsreichen Kolonien (bzw. Schutzgebiete) dem gegnerischen Angriff schutzlos preisgeben würde, um einzusehen, dass ein derartiger Zustand für einen grossen Staat auch nur für kürzere Zeit völlig unhaltbar wäre [1]).

Dass auch die zweite Frage bejaht werden muss, kann als herrschende Meinung bezeichnet werden. Zur näheren Begründung möchte ich nur besonders auf die mit dem Seebeuterecht unmittelbar verbundene schwere Schädigung der gesamten Weltwirtschaft hinweisen, eine Schädigung, die um so verheerender wirken wird, je mehr die Zeit auf Internationalisierung von Handel und Verkehr hindrängt.

Der gleiche Grund kommt bei der dritten Frage für jedes einzelne Land in Betracht. Heute bildet kein Staat mehr ein in sich geschlossenes, von der Umwelt streng geschiedenes Ganzes. Handel und Verkehr ziehen ein immer dichteres Netz über sämtliche Staaten. Wird an einer Stelle die ruhige Weiterentwicklung gestört, so haben auch die anderen Staaten darunter zu leiden [2]). Es schädigt also der beim Seebeuterecht verharrende Kriegsteil in der Hauptsache zwar den Gegner, mittelbar aber ausser den Neutralen auch sich selbst. Aus diesem Grunde liegt die Beseitigung des Seebeuterechts also im Interesse jedes einzelnen Staates. Hinzu kommt aber ein anderes. Staaten mit schwach entwickelter Seeschiffahrt werden in den starken Handelsflotten anderer Mächte ein sehr willkommenes Angriffsobjekt erblicken [3]). Gerade wegen

[1]) Gewiss führen diese Umstände nicht notwendig zu einer „debellatio“ des Gegners. Sie werden regelmässig mehr „vis compulsiva“ als „vis absoluta“ sein. Aber ebenso ist doch die Sachlage, von der Verschiedenheit dem Grade nach abgesehen, beim Seebeuterecht. Auch damit kann man doch — um den Ausdruck Niemeyers (Prinzipien S. 17) zu gebrauchen — dem Gegner nicht „an die Gurgel“.

[2]) Barbosa wies im Haag 1907 darauf hin, dass durch das grosse Erdbeben in San Franzisko besonders englische und deutsche Versicherungsgesellschaften geschädigt worden waren (Prot. III S. 784).

[3]) Vgl. oben S. 12.

der hervorragenden Bedeutung einer grossen Handelsflotte für das ganze nationale Wirtschaftsleben und wegen der verhältnismässig leichten Möglichkeit einer empfindsamen Schädigung erscheint diese Ansicht durchaus berechtigt. Staaten mit starker Handelsflotte werden dann den gleichen Standpunkt einnehmen, wenn sie ihre Seeschiffahrt durch die Kriegsflotte hinreichend geschützt glauben. Auch sie werden unter solchen Umständen aus dem genannten Grunde auf das Seebeuterecht nicht verzichten wollen.

Die Berechtigung dieser Stellungnahme ist, wie erwähnt, nicht zu verkennen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sie bei Staaten mit schwacher Handelsflotte nur ganz vereinzelt praktische Bedeutung haben wird. Denn eine wirksame Schädigung der feindlichen Handelsflotte ist doch nur dann möglich, wenn die Kriegsflotte des Angreifers der des Gegners wenigstens bis zu einem gewissen Grade gewachsen ist. Nun werden aber Staaten mit schwacher Handelsflotte schwerlich starke Kriegsflotten bauen; der schwerwiegendste Grund dafür, die Notwendigkeit eines Schutzes der nationalen Seeschiffahrt, fällt ja bei ihnen fort. Anderseits wird ein Staat mit starker Handelsflotte den grössten Wert auf den Ausbau seiner Kriegsmarine legen. Aus diesen Gründen ist ein kriegerisches Zusammentreffen zweier Mächte, von denen die eine neben einer schwachen Handelsflotte über eine starke Kriegsmarine, die andere neben stark ausgebildeter Seeschiffahrt nur über schwache Seestreitkräfte verfügt, ausserordentlich unwahrscheinlich. Immerhin muss aber die Möglichkeit einer derartigen Konstellation in Erwägung gezogen werden.

Bei dem zweitgenannten Fall — Staaten mit grosser Handelsmarine, aber noch stärkerer Kriegsflotte — kommt besonders England[1]) in Betracht. Für diesen Staat, wie auch für alle anderen, die über eine starke Kriegsmarine verfügen und für ihre Handelsschiffe wenig oder nichts zu fürchten haben, erscheint aus diesem zweiten Grunde die Beibehaltung des Seebeuterechts wünschenswert.

Es konkurrieren also hier entgegengesetzte Interessen — einerseits die mögliche Schädigung des Feindes, anderseits die eigenen Nachteile —, und es wäre zu prüfen, welche von ihnen überwiegen. Wie schon hervorgehoben, kann auf die tatsächlichen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den einzelnen Ländern hier nicht eingegangen werden. Auch lassen sich diese Verhältnisse durch eine theoretische Untersuchung kaum ganz richtig würdigen; um so weniger, als prak-

[1]) Über die englischen Verhältnisse vgl. unten S. 22 ff.

tische Beispiele fehlen, da ein Seekrieg von grösserer Bedeutung zwischen europäischen Grossmächten seit vielen Jahren nicht mehr stattgefunden hat. Die richtige Abwertung wird deshalb hier häufig sehr schwer sein. Nach meinem Dafürhalten dürfte aber für die am Welthandelsverkehr teilnehmenden Länder die aus der Unfreiheit des Privateigentums zur See sich ergebende gewaltige Schädigung des ganzen wirtschaftlichen Lebens von grösster und ausschlaggebender Bedeutung sein, — vielleicht mit alleiniger Ausnahme Amerikas [1]).

Es ist daher — von Amerika abgesehen — m. E. auch die dritte Frage in bejahendem Sinne zu beantworten. — Ich möchte mich folgender Resolution anschliessen, die das Institut für internationales Recht im Jahre 1877 in Zürich angenommen hat [2]):

1. Das Privateigentum zur See, neutrales oder feindliches, ist unter neutraler oder feindlicher Flagge unverletzlich;

2. Der Beschlagnahme unterliegen die für den Krieg bestimmten oder unmittelbar dienlichen Sachen. Die Kriegführenden haben bei jedem Kriege im voraus die Objekte, welche sie dafür halten, zu bestimmen. Ebenso unterliegen der Beschlagnahme diejenigen Handelsschiffe, welche an den Feindseligkeiten teilgenommen haben oder im Begriff sind, an ihnen teilzunehmen, oder die eine effektive Blockade verletzt haben [3]).

§ 4. Aussichten für seine Abschaffung, unter besonderer Berücksichtigung Englands.

Ob die Resolution des Instituts für internationales Recht der Verwirklichung entgegengeht, erscheint zweifelhaft. Jedenfalls ist den mehrfachen Prophezeiungen in dieser Richtung und auch den obenerwähnten Verordnungen und Verträgen kein allzu grosser Wert beizulegen. Die ersteren sind bisher immer zuschanden geworden und letztere erinnern vielfach [4]) nur allzusehr an die Fabel von dem Büffel, der bei zufälligem Begegnen mit dem Löwen stolz-grossmütig ausruft: „Ich für meinen Teil gedenke meinen vegetarischen Prinzipien treu zu bleiben“ [5]).

---

[1]) Näheres über Amerika siehe unten S. 27 ff.

[2]) Vgl. v. Attlmayr S. 146.

[3]) Die Beibehaltung des Seebeuterechts „in bestimmten Fällen“, wie sie Hirschmann S. 14/15 vorschlägt, dürfte bei ihrer praktischen Durchführung auf unüberwindliche Hindernisse stossen.

[4]) So z. B. die Verordnungen Österreichs 1866 und des Norddeutschen Bundes 1870 (oben S. 6) gegenüber der stärkeren italienischen bzw. französischen Flotte.

[5]) Corbett S. 170.

Von erheblich grösserer Bedeutung ist der Umstand, dass fast alle Staaten — ausser England — im Laufe der Jahre ihre Geneigtheit für die Abschaffung des Seebeuterechts zu erkennen gegeben haben, und dass auch in den Anschauungen der englischen Regierung ein gewisser Umschwung gegenüber ihrer sonst beharrlich festgehaltenen Politik eingetreten zu sein scheint.

Da nach der heutigen Lage der Dinge mit der Stimme Englands (der grössten Seemacht der Erde) das Seebeuterecht steht und fällt, erscheint ein geschichtlicher Rückblick auf die bisherige Politik der englischen Regierung und eine kritische Würdigung dieser Stellungnahme unumgänglich notwendig.

Während der Verhandlungen, welche die Vereinigten Staaten von Nordamerika unmittelbar nach Erlangung der Unabhängigkeit (1783) mit England führten, machte Franklin dem englischen Vertreter den Vorschlag, in den Vertrag eine Bestimmung aufzunehmen, durch die nicht nur Kapern, sondern auch den Kriegsschiffen die Wegnahme von Schiffen und Waren untersagt werden sollte. England ging jedoch nicht darauf ein. Im Jahre 1792 suchte Dumouriez auf Veranlassung der französischen Nationalversammlung England für die Anerkennung der Freiheit des Privateigentums zu gewinnen. Er erhielt überhaupt keine Antwort. Im Jahre 1823 wurden die Bemühungen erneuert — aber wieder ohne Erfolg. Ende des Jahres 1823 schlug James Monroe, der damalige Präsident der Vereinigten Staaten, der englischen Regierung (und ausserdem den Regierungen Frankreichs und Russlands) die Beseitigung des Seebeuterechts vor. Mit Rücksicht auf die von Amerika dabei verfolgten egoistischen Interessen verhielten sich die drei Staaten jedoch ablehnend. Als im Jahre 1856 die Vereinigten Staaten erklärten, dass sie sich nur bei gleichzeitiger Anerkennung der Freiheit des Privateigentums der Pariser Seerechtsdeklaration anschliessen könnten, waren alle grossen Mächte Europas bereit, darauf einzugehen. Nur England widersetzte sich. Gelegentlich der für das Jahr 1874 von Kaiser Alexander II. von Russland zur Kodifizierung des gesamten Kriegsrechts nach Brüssel einberufenen Konferenz unterblieb die Ausdehnung der Verhandlungen auf das Seekriegsrecht auf Einspruch Englands. Im Jahre 1899 bestritt England die Zuständigkeit der Haager Konferenz für die Frage des Seebeuterechts. Auch bei dem von dem Präsidenten v. Martens angeregten Wunsch, wonach die Frage der Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekrieg einer späteren Konferenz vorbehalten werden sollte, übte es Stimmenthaltung[1]). Im

[1]) Meurer S. 269.

Jahre 1907 stimmte England auf der zweiten Haager Konferenz zwar gegen sämtliche auf Abschaffung oder Einschränkung des Seebeuterechts gerichteten Anträge, vertrat im übrigen aber seine ablehnende Stellungnahme nicht mit der früheren Entschiedenheit und schloss sich sogar dem von der französischen Regierung angeregten, auf gerechtere Verteilung der Wirkungen des Seebeuterechts hinzielenden Wunsche an[1]). Wenn auch wegen des zweifelhaften Wertes dieses Wunsches — der sich ausserdem wegen des Widerstrebens zahlreicher Staaten nicht durchzusetzen vermochte — ein besonderes Entgegenkommen der englischen Regierung hierin nicht erblickt werden kann, so sticht das Verhalten Englands auf der zweiten Haager Konferenz gegen dessen sonstige energisch ablehnende Stellungnahme doch immerhin derartig ab, dass vielleicht daraus — in Verbindung mit den auch in England immer lauter für Abschaffung des Seebeuterechts plädierenden Stimmen[2]) — auf einen nicht allzu fern liegenden Umschwung in der bisher noch festgehaltenen Meinung der englischen Regierung geschlossen werden kann. Die Abschwächung des früheren Standpunktes ergibt sich insbesondere auch aus der dem ersten Bevollmächtigten auf der zweiten Haager Konferenz mitgegebenen Instruktion des britischen Auswärtigen Amts vom 12. Juni 1907[3]): „Indessen sollen Sie sich der Erörterung der Unverletzlichkeit (des Privateigentums der Kriegführenden auf See) nicht widersetzen, noch sich weigern, daran teilzunehmen, noch sind Sie verpflichtet, die Initiative zu einem Widerstande gegen eine etwa beabsichtigte Resolution zu ergreifen".

Dass England nicht aus Gründen der Menschlichkeit seine alte Stellung aufgeben wird, lehrt ein Blick auf die Geschichte. Abgesehen davon, dass von den Verteidigern des Seebeuterechts die Wegnahme feindlichen Privateigentums zur See gerade als weniger unhumanes Mittel der Kriegsführung gepriesen wird[4]).

Der Kampf dreht sich hier nicht um Fragen von Recht und Billigkeit, sondern um die Wertung der Vorteile und Nachteile des Seebeuterechts für die eigenen egoistischen Interessen des Landes. „L'Angleterre n'est dirigée que par ses interêts . . . ."[5])

Jedenfalls wird England nur dann seine Einwilligung zur Beseitigung des Seebeuterechts geben, wenn es davon überzeugt ist, dass

---

[1]) Prot. III S. 909.

[2]) Vgl. bes. den Brief Lord Loreburns an die Times (Hirst, Commerce and property usw.).

[3]) Marine-Rundschau 1908, Bd. 19 I S. 361.

[4]) Vgl. oben S. 13.

[5]) Ausspruch Talleyrands, zitiert bei Lémonon, L'Europe S. 19.

seinen eigenen Interessen — speziell denen seines Handels[1]) — damit besser gedient ist[2]).

Der Beweis dafür, dass England durch die Abschaffung des Seebeuterechts tatsächlich erheblich mehr gewinnen als verlieren würde, ist mehrfach versucht worden und kann heute wohl als erbracht angesehen werden[3]).

In erster Linie ist dabei der ausserordentlich grosse Tonnengehalt und die daraus folgende grosse Verwundbarkeit der englischen Handelsflotte zu berücksichtigen[4]). Der Tonnengehalt überragt den der deutschen Handelsmarine etwa um das Fünffache. Infolgedessen ist trotz der Macht und Grösse der englischen Kriegsflotte das Kräfteverhältnis von Kriegs- und Handelsmarine in England erheblich ungünstiger als in Deutschland: Auf 10 Tonnen der Kriegsmarine entfallen hier 53 Tonnen, dort 65 Tonnen der Handelsmarine (ungefähr).

Hinzu kommt, dass die grossen englischen Schiffahrtsgesellschaften finanziell bedeutend schwächer dastehen als die deutschen, eine Tatsache, die besonders in dem beiderseitigen Verhalten gegenüber dem Morgan-Trust (der International Mercantile Marine Company) zum Ausdruck gekommen ist: Während die deutschen Linien sich dem gewaltigen Kapital des Trusts gegenüber standhaft behaupteten und nur zur Vermeidung eines vernichtenden Konkurrenzkampfes ein Kartell[5]) mit ihm abschlossen, geriet mehr als eine Million Tonnen englischer Schiffe in die Macht der Amerikaner[6]). Das Verhältnis beider Länder gestaltet sich für Deutschland um so günstiger, als von der gesamten nationalen Tonnage hier 76,6 %, in England dagegen nur 52,5 %[7]) den grossen Reedereien gehören.

Ausserdem bauen die deutschen Reedereien ihre Schiffe meistens für bestimmte, regelmässige Fahrten auf bestimmten Linien[8]), während in England die der „wilden Fahrt“ dienenden Tramp-Dampfer erheb-

---

[1]) „British policy is british trade“, Ausspruch Pitts, zitiert bei Lémonon a. a. O. S. II.

[2]) Meurer S. 269.

[3]) Über das Folgende vgl. insbesondere Wehberg, Beuterecht S. 116 ff., Posse S. 302 ff. u. S. 331 ff., sowie Fitger, Ein Jahrzehnt im Schiffsbau usw.

[4]) Meurer S. 269.

[5]) Näheres über diese Interessengemeinschaft bei Baumgarten u. Meszlény S. 179 ff.

[6]) Fitger, Ein Jahrzehnt im Schiffsbau usw. S. 64.

[7]) Diese Zahlen datieren noch aus dem Jahre 1909. Doch haben sich die Verhältnisse inzwischen nicht wesentlich verschoben.

[8]) In Deutschland ist das Verhältnis des Bruttotonnengehalts der Linienreedereien zu dem der Trampreedereien etwa 3 : 1 (vgl. Nauticus 1911 S. 263).

lich überwiegen[1]). Während bei diesen letztgenannten Schiffen die Konkurrenz Aussenstehender in Kriegszeiten sehr leicht möglich und auch nach Beendigung des Krieges schwer wieder auszuschalten ist, werden diejenigen Kaufleute, die ihre Waren immer auf bestimmten Linien mit denselben Dampfern zu verfrachten gewöhnt waren, nach Wiederherstellung geregelter Verhältnisse sich gern ihren alten Geschäftsverbindungen wieder zuwenden[2]).

Solange die englische Kriegsflotte der ihres Gegners in solchem Masse überlegen ist, dass ein ernstlicher Kampf beider überhaupt nicht in Betracht kommen kann, werden die genannten Bedenken nur wenig in die Erscheinung treten. Sobald das aber nicht der Fall ist, — und hierbei ist nicht nur die Grösse der beiden Kriegsflotten, sondern neben anderen Umständen hauptsächlich auch das zur Verfügung stehende Menschenmaterial zu berücksichtigen[3]) — sind die Folgen für England geradezu unabsehbar.

Ist die gegnerische Flotte der englischen auch nur einigermassen gewachsen, so wird sich ein bedeutender Teil des Seehandels mit dem Kriegsbeginn den Neutralen zuwenden. Soweit das nicht zutrifft, werden die Seeversicherungsprämien erheblich steigen. Im einen wie im andern Falle wird die englische Handelsflotte — und dadurch mittelbar Handel und Verkehr überhaupt — schwer getroffen werden. Selbst wenn die englische Flotte die gegnerischen Kriegs- und Handelsschiffe vollkommen von den Meeren zu verscheuchen vermag, wird schon die blosse Möglichkeit eines Hervorbrechens der feindlichen Kriegsflotte imstande sein, das englische Wirtschaftsleben ganz empfindlich zu schädigen. Diejenigen Kaufleute, denen die Wahl zwischen gleichwertigen englischen und neutralen Schiffen offensteht, werden schon um dieser Möglichkeit willen — ganz abgesehen von den höheren Seeversicherungsprämien — ihre Waren lieber auf neutralen Schiffen verfrachten. Im Jahre 1859 liess die blosse Möglichkeit, dass England in den österreichisch-französischen Krieg hineingezogen werden könnte, die Versicherungsprämien für englische Schiffe in London derartig emporschnellen, dass fast nur neutrale Schiffe befrachtet wurden und in Kalkutta und Canton amerikanische Schiffe zweiter Klasse 50 % höhere Frachten erzielten als englische Schiffe erster Klasse[4]).

[1]) Neuerdings scheinen sich allerdings die Verhältnisse in England zu ändern (vgl. den Artikel „Eine neue Situation in der Grossschiffahrt“ im Berliner Tageblatt vom 28. 12. 1911).

[2]) Ebenso Wehberg, Beuterecht S. 117.

[3]) Vgl. Kanghi-Tschu (S. 24) und Schroedter (S. 12).

[4]) Geffcken S. 598.

Weiterhin kommen die insulare Lage, die immer stärkere Industrialisierung oder, richtiger vielleicht, „Kapitalisierung“ [1]) und der gewaltige Anteil Englands am Welthandelsverkehr [2]) in Betracht.

Während England noch im Anfang des vorigen Jahrhunderts Lebensmittel zu exportieren vermochte, kann es heute seinen Bedarf durch eigene Produktion nur für kurze Zeit, vielleicht 7 Wochen [3]), decken. Daneben muss es in bedeutendem Umfange Rohstoffe einführen. Im Jahre 1909 [4]) wurden $^3/_4$ des Verbrauchs an Weizen und Roggen, die Hälfte des Bedarfs an Fleisch, grosse Mengen Gemüse und Früchte, der ganze Konsum an Zucker, Reis, Sago, Tee, Kaffee, Kakao, Baumwolle und Seide, sowie 50 % des Bedarfs an Erzen von anderen Ländern — hauptsächlich Amerika [5]) — importiert.

Wenn an eine Unterbindung dieses Imports nach England sowohl wegen der Unmöglichkeit einer wirksamen Blockierung der englischen Häfen, als auch deshalb nicht gedacht werden kann, weil die mächtigen Neutralen, insbesondere Amerika, eine allzu weitgehende Ausdehnung des Begriffs der Konterbande kaum ruhig hinnehmen würden [6]), so wären das unausbleibliche starke Anziehen der Preise [7]) und das Brotloswerden von Millionen von Arbeitern [8]) doch imstande, der englischen Volkswirtschaft die schwersten Wunden zu schlagen. Diese Wirkungen werden um so eher eintreten, als England nicht wie die übrigen europäischen Mächte in der Lage ist, die Verschiebungen im überseeischen Handel durch verstärkte Einfuhr zu Lande wett zu machen.

Eine Beseitigung oder auch nur wesentliche Herabminderung der

---

[1]) Peters im „Tag“ vom 7. Januar 1912.

[2]) Ein- und Ausfuhrwerte des Aussenhandels im Jahre 1910 in Mill. Mark:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Deutschland	8934	7475
Vereinigte Staaten von Amerika	6542,8	7328,9
Frankreich	5407,9	4804,6
Grossbritannien	13804,2	8784,0

(nach Nauticus 1911 S. 648/49).

[3]) Posse S. 349.

[4]) Die Verhältnisse haben sich inzwischen noch mehr verschärft.

[5]) Die Gesamteinfuhr aus den Vereinigten Staaten (im Werte von 2229 Mill. M.) ist mehr als doppelt so gross wie die aus Deutschland, dem für den Import nächstwichtigen Lande (vgl. Nauticus 1911 S. 649).

[6]) Ebenso Niemeyer, Prinzipien S. 31. Vgl. auch v. Halle, Die Versorgung Grossbritanniens S. 918.

[7]) Im April 1885 genügte die kriegerische Rede Gladstones, um die Fracht für Kohlen von Cardiff nach der Ostsee von 5 sh. 6 d. per Ton auf 8 sh. 9 d. hinaufzutreiben. (Geffcken S. 598.) Vgl. auch Wehberg, Beuterecht S. 105.

[8]) Vgl. Wehberg a. a. O.

genannten Schädigungen durch private oder staatliche Versicherung liegt — wenigstens zurzeit — ausserhalb des Bereichs der Möglichkeit.

Privatversicherung im eigenen Lande würde die den Reedern entstehenden Verluste nur auf andere Schultern abwälzen; der Gewinn für die Volkswirtschaft als solche wäre gleich Null. Privatversicherung im Auslande erscheint nicht angängig, weil England nach Kriegsbeginn Ansprüche gegen seine Staatsangehörigen aus Versicherungsverträgen nicht anerkennt — selbst dann nicht, wenn der Versicherungsvertrag die Kriegsgefahr ausdrücklich einschliesst[1]), — und weil infolgedessen die Gefahr besteht, dass ausländische Versicherungsgesellschaften im umgekehrten Fall ebenfalls die Auszahlung der Entschädigungssummen ablehnen würden[2]).

Eine staatliche Seekriegsversicherung ist bisher noch nie durchgeführt worden. In England dürfte sie auch, nachdem die zu ihrer Untersuchung im Jahre 1905 eingesetzte zweite „Commission on supply of food and raw material in time of war" grundsätzlich zu einer ablehnenden Entscheidung gelangt ist[3]), in absehbarer Zeit nicht auf Verwirklichung zu rechnen haben.

Hinzu kommt schliesslich, dass in den weitaus meisten Fällen der durch eine Versicherung gewährte Schutz überhaupt nicht hinreichen würde. Eine Versicherung muss sich mehr oder weniger doch immer an feste, greifbare Tatsachen halten. Verschiebungen im Wirtschaftsleben, Konjunkturenschwankungen und die zahlreichen „Imponderabilien" des Handels kann sie, wenn überhaupt, nur in sehr beschränktem Masse berücksichtigen. Der Ersatz, den sie leistet, wird sehr häufig zu dem tatsächlichen Verlust durchaus nicht im richtigen Verhältnis stehen.

Zu allen diesen Schädigungen, deren Tragweite sich in Ermangelung genügender Erfahrungen aus neuerer Zeit kaum richtig abschätzen lässt, tritt schliesslich — und zwar sowohl für Friedens- als auch für Kriegszeiten — die schwere Belastung der englischen Volkswirtschaft durch die gewaltige Höhe des Marinebudgets hinzu. Im Jahre 1911 betrugen die Ausgaben[4]) für die Marine in Deutschland 450330000 M., in den Vereinigten Staaten von Amerika 534794000 M. und in England 905607000 M. Gewiss ist dabei zu berücksichtigen,

---

[1]) Vgl. hierzu Goldschmidt, Privatrechtliche Beziehungen zwischen einem Engländer und einem feindlichen Ausländer im Kriegsfalle, in der „Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht" Bd. I S. 353 ff. und Posse S. 304 Anm. 1.

[2]) Ebenso Posse S. 332.

[3]) Vgl. Posse S. 331 mit den auf der gleichen Seite in Anm. 2 angegebenen Schriftstellern.

[4]) Nach Nauticus 1911 S. 506/07.

dass z. B. in Deutschland umgekehrt die Ausgaben für das Landheer erheblich grösser sind als in England. Bei einer Zusammenrechnung der Ausgaben für Armee und Marine ergibt sich aber doch, dass in England auf den Kopf der Bevölkerung ein bedeutend höherer Betrag entfällt als in den anderen Ländern: in Deutschland sind es 19,16 M., in den Vereinigten Staaten 11,68 M. und in England 32,14 M. Sicherlich ein erheblicher Unterschied!

Mit der Beseitigung des Seebeuterechts würden die zum Schutze des auf See schwimmenden Privateigentums notwendigen Kriegsschiffe entbehrlich werden, und eine beträchtliche Einschränkung der bisher ständig verstärkten Rüstungen wäre m. E. die sofortige Folge [1]). Dass eine derartige Wirkung für England von höchstem Interesse sein würde, erscheint im Hinblick auf die obengenannten grossen Ausgaben für die Marine selbstverständlich. Es ergibt sich aber auch aus den immer wieder erneuten, auf Einschränkung der Rüstungen abzielenden Bestrebungen Englands [2]).

Die genannten Nachteile des Seebeuterechts werden durch entsprechende Vorteile nicht aufgewogen.

Gewiss besitzt England in seiner Kriegsflotte eine gewaltige Angriffswaffe, deren Wirkungen um so verheerender sein werden, je grösser die feindliche Handelsflotte und je stärker der Gegner auf überseeischen Import angewiesen ist. Die eben für England aufgezählten Schädigungen werden umgekehrt — wenn auch wegen der veränderten Verhältnisse in anderem (m. E. erheblich geringerem) Masse — auch die Gegnerstaaten treffen. Auch ist zuzugeben, dass England als neutraler Staat aus den durch das Seebeuterecht verursachten grossen Verlusten der Kriegführenden selbst erheblichen Nutzen ziehen kann.

Aber diese Vorteile sind m. E. bei weitem nicht so bedeutend, dass sie die Nachteile ausgleichen oder gar überwiegen könnten [3]). Auch als „eine Art politischer Krähenscheuche, darauf berechnet, schiffahrtslustige

[1]) Ebenso v. Bar, Die Haager Friedenskonferenz S. 403.

[2]) Vgl. z. B. die Ausführungen Satows, des Vertreters Englands im Haag 1907 (Prot. III S. 788), und die des ersten Lords der Admiralität in der Sitzung des engl. Unterhauses vom 21. April 1909 (Krauel, Die intern. Konferenz S. 310), sowie zahlreiche neuere Reden der englischen Minister.

[3]) „Die heutigen friedlichen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und England sind so ungeheuer, dass es schwer abzusehen wäre, wie gross der Vorteil für eines der beiden Länder sein müsste, wollte es für eine Unterbrechung der gegenseitigen Umsätze aus Verkehr mit Dritten Ersatz finden“ (v. Halle, Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt, in „Deutsche Revue“, Jg. 1906 S. 113). Hierzu sei bemerkt, dass Deutschland nächst Indien der grösste Abnehmer Englands ist (vgl. „Tag“ v. 30. 8. 1912).

Kapitalisten anderer Länder nach Möglichkeit abzuhalten, ihr Kapital in ein Gewerbe zu stecken, das Gross-Britannien aus nationalpolitischen Gründen gern für sich, soweit es angängig ist, monopolisieren möchte [1]), hat das Seebeuterecht heute fast jede Bedeutung verloren.

So ergibt sich, wie auch Wehberg [2]) hervorhebt, die eigenartige Tatsache, dass gerade jenes Land dem Seebeuterecht freundlich gegenübersteht, dem die Beseitigung dieses Rechts am meisten von Vorteil sein würde.

Als Gegenstück hierzu möchte ich eine andere, wohl ebenso auffällige Erscheinung hervorheben, die zu der erwähnten Stellungnahme der englischen Regierung in merkwürdigem Widerspruch steht: den Umstand, dass gerade die Vereinigten Staaten von Nordamerika, denen das Seebeuterecht wohl am weitaus wenigsten gefährlich ist, ja, denen es in den meisten Kriegen sogar erhebliche Vorteile bringen würde, seit Erlangung der Unabhängigkeit bis auf die jetzige Zeit unablässig auf die Beseitigung dieses Rechtes hingearbeitet haben.

Ihre mehrfachen Versuche in dieser Richtung sind oben bereits näher ausgeführt worden [3]). Es erübrigt nur eine kurze Darlegung der Gründe, weshalb die Unfreiheit des Privateigentums zur See gerade für Amerika so wenig gefährlich sein soll.

Die Vorteile, welche England aus seiner insularen Lage zieht, besitzt Amerika in noch höherem Masse. Eine Blockierung seiner Häfen oder eine Landung von Truppen würde auf gewaltige, fast unüberwindliche Schwierigkeiten stossen. Hinzu kommt, dass Amerika neben einer wachsenden Kriegsmarine eine — seit dem Sezessionskriege — im Vergleich mit England und Deutschland nicht sehr bedeutende Handelsflotte besitzt, und dass es bei weitem nicht in dem Masse wie England auf überseeische Einfuhr angewiesen ist. Insbesondere ist es in der Lage, die notwendigen Lebensmittel in der Hauptsache selbst zu erzeugen.

Eine Unterbindung seines Handels würde nicht so sehr für Amerika wie für die europäischen Staaten — und besonders für England wegen des gewaltigen Exports (in erster Linie Getreide und Baumwolle) dahin, — von gefährlichstem Einfluss sein. Auch ist Amerika ohne beträchtliche Schädigung seines Wirtschaftslebens in der Lage, seinen überseeischen Handel in Kriegszeiten durch neutrale Schiffe vermitteln zu lassen. Es ist daher auch bei Bestehen des Seebeuterechts selbst nur

---

[1]) Murken S. 97.
[2]) Beuterecht S. 121.
[3]) Vgl. oben S. 4 und S. 8 ff.

verhältnismässig geringen Gefahren ausgesetzt — während es seinerseits mit Hilfe seiner mächtigen Kriegsflotte [1]) den Gegnerstaat in den meisten Fällen erheblich schädigen könnte.

Als neutraler Staat — besonders bei einem Krieg zwischen Deutschland und England — wäre Amerika in der Lage, seine Seeschiffahrt innerhalb kurzer Zeit zur höchsten Blüte zu bringen — — —, alles Vorteile, die mit der Anerkennung der Freiheit des Privateigentums zur See völlig verloren gehen würden.

Gelegentlich der ersten Haager Konferenz vom Jahre 1899 bemerkte der erste amerikanische Delegierte White hierüber [2]):

„Die Vertretung der Vereinigten Staaten verteidigt nicht die besonderen Interessen ihrer Heimat. Wir wissen wohl, dass, wenn unter den gegenwärtigen Umständen der Krieg zwischen zwei oder mehreren europäischen Mächten ausbrechen sollte, sofort in riesigem Umfange die Schiffahrt an neutrale Mächte übergehen und die Vereinigten Staaten daraus ungeheuren Vorteil ziehen würden. Aber meine Regierung wünscht nicht, Interessen dieser Art zu pflegen".

Im Jahre 1907 äusserte sich der amerikanische Delegierte Choate in ähnlichem Sinne, und tatsächlich muss zugegeben werden, dass die Vereinigten Staaten mit der ständig erneuten Forderung der Freiheit des Privateigentums zur See auch unter feindlicher Flagge bedeutend mehr die Interessen der Allgemeinheit als die des eigenen Landes vertreten.

Amerika will das Seebeuterecht beseitigen, trotzdem es ihm erheblich mehr Vorteile als Nachteile bringt, und England wehrt sich dagegen, trotzdem bei ihm die Verhältnisse gerade umgekehrt liegen. Gewiss eine auffallende Erscheinung, die fast die Annahme rechtfertigen könnte, dass sich bis zur dritten Friedenskonferenz die Rollen vertauscht haben werden.

Als sich Amerika im Jahre 1907 — im Widerspruch zu seiner früheren Haltung — der von England beantragten Beseitigung der Konterbande gegenüber ablehnend verhielt, und Englands Vertreter,

---

[1]) Ein Stärkevergleich der 4 grössten Seemächte dürfte im Mai 1913 etwa folgendes Bild ergeben:

	Linienschiffe über 10000 Tonnen, die 1894 und später vom Stapel gelaufen sind:	Panzerkreuzer über 5000 Tonnen, die 1894 und später vom Stapel gelaufen sind:
England	58 mit 982300 t	43 mit 603510 t
Ver. St. v. Nordamerika	30 „ 517950 „	14 „ 199940 „
Deutschland (ungefähr)	30 „ 459000 „	12 „ 160590 „
Frankreich	19 „ 282210 „	19 „ 200320 „

(nach Nauticus 1911 S. 59).

[2]) Meurer, Kriegsrecht S. 268.

Lord Reae, darüber sein Erstaunen ausdrückte, gab General Porter die trockene Erklärung: „Der veralteten Politik Marcys zieht die Regierung der Vereinigten Staaten nach den gemachten Erfahrungen heute die modernere Politik Roosevelts vor“ [1]). Es ist sehr leicht möglich, dass England, wenn es auf der dritten Haager Konferenz bei der Frage des Seebeuterechts einen Anschluss an die traditionelle Haltung der Vereinigten Staaten beabsichtigen sollte, eine ähnliche Antwort erhalten würde [2]).

Die Prophezeiungen für eine baldige Beseitigung des Seebeuterechts stehen jedenfalls auch heute noch auf äusserst schwankendem Boden. Ebenso zweifelhaft ist es, ob die mehrfach vorgeschlagene Milderung des Seebeuterechts in dem Sinne, dass nurmehr die Beschlagnahme des feindlichen Privateigentums bis zur Beendigung des Krieges, nicht dagegen die mit Eigentumsübergang verbundene Wegnahme gestattet sein solle [3]), sich in absehbarer Zeit Bahn brechen wird. Die in den Friedensverträgen der Jahre 1859, 1864 und 1871 enthaltenen Bestimmungen, nach denen diejenigen Kauffahrteischiffe, deren Aburteilung überhaupt noch nicht oder erst nach einem bestimmten Zeitpunkte erfolgt war, ohne weiteres zurückgegeben werden sollten, lassen sich m. E. schwerlich als Präzedenzfälle verwerten; denn diese Bestimmungen bezweckten wohl in der Hauptsache eine tunlichst schleunige Beilegung aller Streitigkeiten.

§ 5. Wer ist zur Ausübung des Seebeuterechts befugt?

Nach der heutigen Rechtslage ist das feindliche Privateigentum zur See also grundsätzlich dem Beuterecht des Gegners unterworfen.

Mit der Ausübung des Seebeuterechts sind in erster Linie die Kriegsschiffe betraut. Daneben kommen für diejenigen Staaten, die der Pariser Seerechtsdeklaration bisher nicht beigetreten sind [4]), noch Kaperschiffe in Betracht. Ausserdem sind die Landstreitkräfte [5]) und die in Frage kommenden öffentlichen Behörden, also die Kommandanten der Hafenplätze, sowie die Schiffsregister- und Zollbeamten [6]), zur Wegnahme von Handelsschiffen befugt.

---

[1]) Prot. III S. 874/75; Lapradelle S. 680.

[2]) Vgl. Niemeyer, Prinzipien S. 20, und Posse S. 359.

[3]) Vgl. Despagnet S. 757 und Wehberg, Beuterecht S. 126, mit den dort angegebenen Schriftstellern, sowie Bonfils, Lehrbuch S. 690, und die Ausführungen Beernaerts im Haag 1907 (Prot. III S. 802).

[4]) Siehe oben S. 8.

[5]) Vgl. v. Martitz S. 474; Perels, Seerecht S. 204.

[6]) Bonfils, Lehrbuch S. 715.

§ 6. Dem Seebeuterecht unterliegen sämtliche gegnerischen Handelsschiffe.

Einschränkungen des Seebeuterechts bestehen bei den Handelsschiffen nur in geringem Umfange.

a) Das von der zweiten Genfer Konferenz vom Jahre 1868 aufgestellte „Projekt von Zusatzartikeln zu der Konvention vom 22. August 1864“ enthielt im Art. 10[1]) die Bestimmung, dass jedes Handelsschiff — gleichgültig welcher Nation —, das ausschliesslich Verwundete und Kranke zur Beförderung mit sich führte, Neutralität geniessen solle. Doch wurden die Zusatzartikel von keiner Macht ratifiziert[2]). Da die Bestimmung des Zusatzartikels 10 in die folgenden Konventionen nicht aufgenommen wurde, können Handelsschiffe heute auch dann weggenommen werden, wenn sie ausschliesslich Verwundete oder Kranke an Bord haben[3]).

b) Eine andere Ausnahme wird in der Literatur zuweilen[4]) für solche Handelsschiffe gefordert, die an der Küste des Feindes schiffbrüchig werden oder sich infolge schwerer See gezwungen sehen, einen feindlichen Hafen anzulaufen. Die Praxis in den einzelnen Staaten ist hier verschieden.

Im Jahre 1746 musste das englische Schiff „Elisabeth“ infolge eines Sturmes in den spanischen Hafen Havanna flüchten. Trotz der Feindseligkeiten zwischen England und Spanien gestattete ihm dessen Kommandant die Ausbesserung des Schiffes sowie die ungehinderte Ausfahrt und gab ihm sogar einen Geleitsbrief mit[5]).

Im Jahre 1758 sah sich das französische Schiff „Belliqueux“, das bei starkem Unwetter unter dem Mangel an Lebensmitteln zu leiden hatte und ausserdem viele Kranke und Verwundete an Bord führte, gezwungen, an der Reede von Bristol Anker zu werfen. Sein Kapitän gab sich der Hoffnung hin, dass man mit ihm ebenso grossherzig verfahren werde, wie es kurze Zeit vorher im Hafen von Brest einer in ähnlicher Lage befindlichen englischen Fregatte gegenüber geschehen war. Diese Erwartung erwies sich als trügerisch. Das Schiff wurde beschlagnahmt und die Besatzung mit dem Kapitän zu Kriegsgefangenen gemacht[6]).

---

[1]) Meurer, Kriegsrecht S. 346.

[2]) Meurer a. a. O. S. 344.

[3]) Meurer a. a. O. S. 397.

[4]) So de Boeck S. 228, Calvo S. 327, Ullmann, Völkerrecht S. 511. Weitere Literaturangaben siehe bei Röpcke S. 66 Anm. 3.

[5]) Ortolan, II, liv. III chap. VIII S. 322/323.

[6]) Ortolan, II, liv. III chap. VIII S. 323—325.

Im 17. Jahrhundert erklärte Dänemark bei Ausbruch des Krieges gegen Spanien, dass diejenigen Schiffe, die sich in seine Häfen flüchten würden, geschützt sein sollten [1]).

Als Gegenstück hierzu sei schliesslich der Erlass der Königin von Madagaskar vom Jahre 1895 (gelegentlich der französischen Expedition dahin) erwähnt, in welchem angeordnet wurde, dass alle französischen Schiffe, die an den Küsten von Madagaskar schiffbrüchig werden würden, der Wegnahme unterliegen sollten [2]).

Das heutige Völkerrecht schreibt eine gesonderte Behandlung solcher Schiffe, die durch höhere Gewalt dem Feinde in die Arme getrieben werden — im Gegensatz zu der von Bluntschli, Calvo, Fiore und anderen aufgestellten Forderung — nicht vor. Das Abkommen der II. Haager Konferenz „über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten" hat, wie schon der Titel erkennen lässt, auf unsere Frage das Indult nicht ausgedehnt. Die Entscheidung im Einzelfall bleibt daher dem Ermessen des Gegners überlassen. Im französischen, niederländischen, russischen und amerikanischen Recht ist das Verbot einer günstigeren Behandlung ausdrücklich ausgesprochen [3]).

c) Eine weitere Einschränkung des Seebeuterechts, die zwar nicht für die Handelsschiffe selbst, wohl aber für zahlreiche auf ihnen befindliche Gegenstände Bedeutung hat, soll nach Röpcke [4]) darin zu erblicken sein, dass nur solche Sachen, die zu einem feindlichen „Handelsbetriebe" gehören, von dem Wegnahmerechte des Gegners ergriffen werden.

Diese Ansicht ist m. E. nicht richtig und für die theoretische Untersuchung geradezu irreführend. Zweifellos werden in den weitaus meisten Fällen, in denen feindliches Privateigentum zur See von einem der Kriegführenden weggenommen wird, Gegenstände des Seehandelsverkehrs getroffen werden. Seehandel und Seeschiffahrt stehen in so engen Wechselbeziehungen, bedingen und fördern sich gegenseitig in derartig hohem Masse, dass bei weitem die meisten der auf See verkehrenden Schiffe Handels- (Kauffahrtei-) schiffe sind, und dass die Ladung der Seeschiffe fast immer aus solchen Sachen, die zu einem Handelsbetriebe gehören, — aus Waren im technischen Sinne — besteht. Aber diese Tatsache ist doch mehr äusserlich, zufällig und keinesfalls logisch bedingt. Kein Prisengericht wird ohne besondere Gründe in eine Untersuchung darüber eintreten, ob die genommenen Sachen zu einem Handels-

[1]) Pistoye et Duverdy, Bd. I S. 114.
[2]) Revue générale de droit intern. public III S. 60.
[3]) Posse S. 206 Anm. 3.
[4]) S. 60. Ebenso Wehberg, Beuterecht S. 11, und Posse S. 159/60.

betriebe gehören oder nicht. „Sind Schiff und Ladung feindlich, und hat die nehmende Kriegspartei nicht auf das Seebeuterecht verzichtet, so spricht das Gericht sie in einem summarischen Verfahren, in welchem nahezu jede Verteidigung ausgeschlossen ist, dem Staate zu“ [1]). Bei den Schiffen ist nur noch eine besondere Untersuchung darüber anzustellen, ob keiner der völkerrechtlich festgelegten Ausnahmefälle vorliegt, ob es sich also nicht etwa um ein Lazarettschiff, ein Fischereifahrzeug oder dergleichen handelt. In praxi wird dabei ein Unterschied gegenüber der Röpckeschen Auffassung kaum in die Erscheinung treten, weil es sich eben, wie erwähnt, fast immer um Kauffahrteischiffe handeln wird. Prozessual ist der Gegensatz in der Auffassung aber doch von Bedeutung. Nach Röpcke kann das Prisengericht nur dann verurteilen, wenn die Prise zu einem feindlichen Seehandelsbetriebe gehört. Nach der m. E. richtigen Gegenmeinung ist die Verurteilung schon dann möglich, wenn keine der vertraglich vereinbarten Ausnahmebestimmungen für das Schiff zutrifft. Der massgebende Grundsatz der Unfreiheit des Privateigentums zur See kennt eben eine Beschränkung auf Sachen des Handelsbetriebes nicht. Genau formuliert lautet er vielmehr m. E. so: „Schiffe, die auf See schwimmen oder zum Verkehr auf See bestimmt sind, unterliegen — von einzelnen vertraglich vereinbarten Ausnahmen abgesehen — mit ihrer Ladung dem Beuterecht des Gegners“ [2]). Vgl.

---

[1]) Pohl S. 17.

[2]) Im allgemeinen spricht man hier von „Unfreiheit des Privateigentums zur See“. Diese Ausdrucksweise ist kurz, aber auch ungenau. Sie umschliesst z. B. die Häfen, Ströme und Kanäle der Kriegführenden, in denen das Seebeuterecht sehr wohl ausgeübt werden darf (vgl. unten S. 36), nicht. Für Grenzfälle ist sie wenig brauchbar, und gerade für solche sind bestimmte Rechtssätze besonders notwendig.

Der theoretischen Untersuchung bieten sich verschiedene Wege. Man kann dabei entweder den Ort oder das Werkzeug oder den Gegenstand der seebeutemässigen Wegnahme als Ausgangspunkt nehmen. Die einzelnen Möglichkeiten der Formulierung würden sich schematisch etwa so wiedergeben lassen, dass man sagt:

Das Seebeuterecht erfasst entweder

1. alles schwimmende Privateigentum des Gegners, und zwar
   a) nur auf See, oder
   b) gleichgültig, an welchem Orte es schwimmt,

oder 2. alles, was durch das der Marinebehörde unterstellte Kriegsfahrzeug erfasst werden kann (so Rettich S. 23),

oder 3. alle feindlichen Schiffe nebst Ladungen, und zwar
   a) ohne Rücksicht auf ihre Zweckbestimmung, oder
   b) nur dann, wenn sie zu einem feindlichen „Seehandelsbetriebe“ gehören (vgl. oben S. 31 ff.).

Im einzelnen kämen dann noch Modifikationen dieser Sätze und Verbindungen zwischen ihnen in Frage.

hierzu insbesondere das preussische Prisenreglement vom Jahre 1864, nach welchem alle „feindlichen Schiffe“ (§ 2) nebst „Ladung“ (§ 7) dem Beuterecht unterliegen, und Rivier, Lehrbuch S. 408.

Wenn es in der französischen Instruktion vom 25. 6. 70 — in sachlicher Übereinstimmung mit der nordamerikanischen Instruktion vom 29. 6. 1898 — heisst: „Vous aurez à courir à tous les bâtiments de commerce ennemis“, so spricht das m. E. nicht zugunsten der Röpckeschen Auffassung. Denn da es den Kriegführenden nur auf die Vernichtung des gegnerischen Handels ankommt, ist es natürlich, wenn in den Instruktionen nur die feindlichen Handelsschiffe erwähnt werden.

Ähnlich ist die Sachlage bei denjenigen Schriftstellern, welche ausführen, dass feindliche „Kauffahrteischiffe“ [1]) und „Kaufmannsgüter“ [1]) bzw. feindliche „Handelsschiffe“ [2]) und „Waren“ [2]) oder „Güter“ [3]) dem gegnerischen Wegnahmerecht unterlägen. Auch diese Schriftsteller vertreten damit scheinbar den Standpunkt Röpckes. M. E. trifft das aber eben nur scheinbar zu. Dass die genannten Begriffe nicht im technischen Sinne gebraucht werden und keine Einschränkung des Oberbegriffs „feindliches Privateigentum zur See“ sein sollen, geht schon daraus hervor, dass in der weiteren Erörterung dieser Oberbegriff den anderen regelmässig gleichwertig zur Seite gestellt wird; hauptsächlich ergibt es sich aber aus dem Umstande, dass alle diejenigen Sachen, die dem Seebeuterecht nicht unterworfen sind, als „Exemtionen“ dieses Rechtes bezeichnet werden, — eine Ausdrucksweise, die bei Vertretern der Anschauung Röpckes nicht nur „zum wenigsten ungenau“ [4]) oder „nicht ganz korrekt“ [5]), sondern offenbar falsch wäre.

Einer besonderen Erörterung bedürfen die von Posse [6]) gemachten Ausführungen. Posse stellt zunächst den Satz auf, dass die feindlichen Kauffahrteischiffe mit ihrer für den feindlichen Seehandelsbetrieb bestimmten Ladung dem Seebeuterecht unterlägen, schränkt diese Behauptung aber sofort dadurch ein, dass er unter einem Kauffahrteischiff —

Ein näheres Eingehen auf die verschiedenen Möglichkeiten ist hier nicht angängig. Es kann nur soviel gesagt werden, dass m. E. keine der angeführten Formulierungen dem Prinzip des Seebeuterechts völlig gerecht wird. Sie sind entweder zu eng oder zu weit oder sie vereinigen — in verschiedenen Richtungen — beide Nachteile in sich. Nach meinem Dafürhalten dürfte die im Text gegebene Fassung den Gedanken des Seebeuterechts am besten zum Ausdruck bringen.

[1]) So z. B. Bluntschli, Beuterecht S. 80.

[2]) So z. B. Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts S. 672.

[3]) So z. B. Perels, Seerecht S. 188.

[4]) Röpcke S. 66.

[5]) Posse S. 192.

[6]) S. 159/60.

entsprechend der Feststellung auf der Londoner Konferenz vom Jahre 1909 [1]) — ein jedes nicht dem Staate gehörende Schiff verstanden haben will, und weiterhin das Vorhandensein einer Vermutung behauptet, wonach alle schwimmenden Waren [2]) zum Seehandelsbetrieb gehören [3]).

Diese letzte Behauptung ist zum mindesten willkürlich, und die Definition des Begriffs „Kauffahrteischiff" ist offenbar falsch. Denn nach dem allgemeinen Sprachgebrauch versteht man unter Kauffahrtei- oder Handelsschiffen nur die zum Transport von Handelsgütern oder Reisenden bestimmten Seeschiffe [4]), nicht dagegen Vergnügungsjachten, Fischerboote und ähnliche Schiffe, die nach der obigen Definition ebenfalls als Kauffahrteischiffe anzusehen wären. Wenn man die Unrichtigkeit des Satzes, dass nur Kauffahrteischiffe dem Seebeuterecht unterlägen, einsieht und diesem Mangel dadurch abzuhelfen sucht, dass man unter einem Kauffahrteischiff jedes nicht dem Staate gehörige Schiff verstehen will, so bedeutet das geradezu eine Vergewaltigung des sprachlichen Ausdrucks, die um so schwerer ins Gewicht fällt, als sie vollkommen unnötig und leicht dadurch zu beseitigen ist, dass man für „Kauffahrteischiff" den z. B. im preussischen Prisenreglement vom Jahre 1864 gebrauchten Ausdruck „feindliches (d. h. einem Untertan des feindlichen Staates gehöriges) Schiff" anwendet.

§ 7. Örtliche Einschränkungen.

Örtlichen Beschränkungen ist das Seebeuterecht nur insoweit unterworfen, als es nicht in neutralen Gewässern [5]) — zu denen ausser dem Kongo [6]) und dem Niger [6]) insbesondere auch der Suez- [7]) und [später] der Panamakanal [8]) gehören — ausgeübt werden darf.

Eine trotzdem erfolgte Beschlagnahme ist nichtig. Nach Art. 3 des „Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im See-

---

[1]) Nauticus 1909 S. 233.

[2]) Darunter sind, wie ein Vergleich mit Wehberg (S. 11) und Röpcke (S. 60) ergibt, offenbar alle „Sachen" verstanden.

[3]) Ebenso Wehberg, Beuterecht S. 11, und Röpcke S. 60.

[4]) Vgl. oben S. 2.

[5]) Vgl. den Fall des im Jahre 1904 durch die Japaner in dem chinesischen Hafen Tschifu weggenommenen russischen Zerstörers „Retschitelny" bei Jane, Ketzereien über Seemacht, Leipzig 1911, S. 131.

[6]) Vgl. die Generalakte der Berliner Konferenz vom 26. Februar 1885 (bes. Art. 11 und 33) bei Strupp, Bd. II S. 78 ff.

[7]) Vgl. Art. 4 des Suezkanalvertrages vom 29. Okt. 1888 (Strupp, Bd. II S. 199).

[8]) Vgl. Art. 3 unter 2 des II. Hay-Pauncefote-Vertrages vom 18. November 1901 (Strupp, II S. 204).

krieg“ [1]) hat die neutrale Macht die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um die Befreiung der in ihren Küstengewässern weggenommenen Prise mit den Offizieren und der Mannschaft herbeizuführen — sofern die Prise sich noch in ihrem Hoheitsbereich befindet. Ist die Prise aus dem Hoheitsbereich der neutralen Macht bereits entfernt worden, so hat auf Verlangen dieser Macht die nehmende Regierung die Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft freizugeben (Art. 3 Abs. 2). Die Frage, ob die neutrale Macht im Interesse strenger Wahrung der Neutralität verpflichtet ist, ein derartiges Verlangen auszusprechen, ist offen geblieben. Bei richtiger Würdigung des Wesens der Neutralität dürfte sie aber zu bejahen sein.

Ob ein Schiff sich auf freier See oder in den Küstengewässern eines Neutralen befindet, wird sich häufig nicht sicher entscheiden lassen, da über die Ausdehnung der Küstengewässer Streit besteht [2]). Früher richtete man sich nach der Tragweite der auf dem Trockenufer aufgestellten Strandbatterieen. Heute wird die Entfernung vielfach auf 3 Seemeilen vom niedrigsten Stande der Tiefebbe bestimmt [3]), eine Festsetzung, die mit dem Stande der Technik, welche noch auf 5—7 Seemeilen Treffsicherheit der Strandbatterieen verbürgt, nicht mehr übereinstimmt. Die auf Festsetzung einer 6-Meilenzone gerichteten Bestrebungen [4]) haben sich bisher nicht durchzusetzen vermocht. Streitigkeiten über diesen Punkt erscheinen daher in künftigen Kriegen sehr leicht möglich.

Die Wegnahme eines feindlichen Handelsschiffes in neutralem Gebiete kann weder durch die Hitze des Gefechts und der Verfolgung [5]), noch dadurch gerechtfertigt werden, dass die Küste, an welche das verfolgte Schiff sich flüchtete, verlassen und unbefestigt gewesen sei [6]).

Anderseits ist es auch unzulässig, ein feindliches Handelsschiff unmittelbar nach Verlassen des neutralen Seegebiets zu verfolgen. Nach Art. 16 Abs. 3 des genannten Abkommens darf ein Kriegsschiff, das sich zusammen mit einem feindlichen Kauffahrteischiff in neutralen Ge-

---

[1]) Die bisherigen Ratifikationen siehe bei Strupp, Bd. II S. 483. England und die V. St. v. Nordamerika haben noch nicht ratifiziert. Deutschland hat zu Art. 11—13 und 20 Vorbehalte gemacht.

[2]) Meurer, Luftschiffahrtsrecht, München 1909, S. 10.

[3]) Vgl. Art. 2 des von den Nordseestaaten über die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee abgeschlossenen Vertrages vom 6. Mai 1882 (RGBl. 1884 S. 25 ff.) und § 1 der deutschen Verordnung, betr. Zeigen der Nationalflagge vom 21. Aug. 1900 (RGBl. 1900 S. 807).

[4]) Vgl. Annuaire XIII S. 328 ff.

[5]) Vgl. de Boeck S. 253, Geffcken S. 667.

[6]) So Ortolan, II, Buch III Kap. VIII S. 287/88; die im Text vertretene Meinung folgt Geffcken (S. 667).

wässern befindet, nicht gleichzeitig mit diesem, sondern frühestens 24 Stunden später, und zwar — nach geltendem Gewohnheitsrecht — nicht eher, als bis der Kauffahrer ausser Sicht gekommen ist, auslaufen; der in Frage kommende neutrale Staat hat nach Möglichkeit für die Beobachtung dieser Regel zu sorgen. Die Bestimmung, dass dem Kriegsschiff das Auslaufen erst dann gestattet ist, wenn das Handelsschiff von der Küste aus nicht mehr gesehen werden kann, findet keine Anwendung, wenn der Kauffahrer ohne ersichtlich zwingenden Grund innerhalb Sichtweite Anker wirft[1]).

Der Wegnahme feindlicher Handelsschiffe in Strömen und Kanälen[2]) des eigenen oder des feindlichen Landes steht nichts im Wege. Ein Verbot der Ausübung des Seebeuterechts in solchen Meeresteilen, die von dem engeren Kriegsschauplatz allzu weit entfernt sind, besteht nicht[3]).

§ 8. Zeitliche Einschränkungen.

Zeitlich ist das Seebeuterecht zunächst insofern beschränkt, als es nur während der Dauer des Krieges ausgeübt werden darf.

Werden in Voraussicht des Kriegsausbruchs feindliche Schiffe, die sich in den Häfen, Reeden oder Küstengewässern des Gegnerstaates befinden, mit Beschlag belegt, so spricht man von „embargo". Eine derartige Massregel ist mit der Ausübung des Seebeuterechts nicht zu verwechseln, da sie lediglich die zeitweise Zurückhaltung, nicht dagegen die Wegnahme der Schiffe bezweckt. Deutschland hat sie in zahlreichen Handels- und Schiffahrtsverträgen ausgeschlossen[4]). Auch wo dies nicht der Fall ist, dürfte sie völkerrechtlich nicht zulässig sein — abgesehen von dem Fall der Retorsion —, da auch die blosse Zurückhaltung von Handelsschiffen anderer Staaten eine Kriegshandlung darstellt, die wie alle übrigen erst nach Kriegsbeginn zulässig ist[5]).

Für den rechtmässigen Beginn des Krieges wird durch Art. 1 des „Abkommens über den Beginn der Feindseligkeiten"[6]) vom Jahre 1907 eine den Feindseligkeiten vorausgehende unzweideutige Benachrichtigung[7]), die entweder die Form einer mit Gründen versehenen Kriegs-

[1]) Perels, Seerecht S. 218.

[2]) Auch auf Binnenmeeren bzw. -seen kann das Seebeuterecht ausgeübt werden (de Boeck S. 248 Anm. 2; Rivier, Lehrbuch S. 430). A. M. Röpcke S. 68/69.

[3]) Vgl. Wehberg, Beuterecht S. 45.

[4]) Vgl. Posse S. 222 Anm. 3.

[5]) Ebenso Geffcken S. 589.

[6]) Die bisherigen Ratifikationen s. bei Strupp, II S. 442.

[7]) Die beiden am 5. Februar 1904 von Japan Russland übersandten Noten (enthaltend den Abbruch der diplomatischen Beziehungen und den Vorbehalt einer „unabhängigen Handlungsweise") waren nicht deutlich genug (vgl. hierüber Maurel S. 283 ff.

erklärung oder die eines Ultimatums mit bedingter Kriegserklärung haben muss, gefordert. Dagegen braucht die Erklärung dem Beginn der Feindseligkeiten nicht soweit vorauszugehen, dass die feindliche Regierung zur rechtzeitigen Verständigung der am meisten gefährdeten Punkte ihres Landes noch in der Lage ist.

Das Ende des Krieges wird regelmässig durch die Unterzeichnung bzw. die Ratifikation eines Friedensvertrages herbeigeführt; dabei wird häufig ein anderer Tag als Endpunkt des Krieges vertraglich vereinbart — eine Massregel, die besonders in jenen Zeiten zweckmässig war, als infolge der Mangelhaftigkeit der Verkehrsmittel die Tatsache des Friedensschlusses nicht so schnell allgemein bekannt wurde und es unbillig erschien, die Kaperschiffe ihrer in Unkenntnis der Beendigung des Krieges gemachten Beute zu berauben [1]).

Mit dem vertraglich als Endpunkt des Krieges festgesetzten Tage ist gleichzeitig der massgebende Zeitpunkt für das Kraftloswerden des Seebeuterechts gegeben. Schwieriger ist die Sachlage dann, wenn die Feindseligkeiten ohne förmlichen Vertragsschluss eingestellt werden. In diesem Falle liegt die Gefahr erneuter Streitigkeiten über die Berechtigung von Wegnahmen ausserordentlich nahe, so dass für beide Teile eine Verständigung wenigstens darüber, bis zu welchem Zeitpunkt der Kriegszustand als fortdauernd angesehen werden soll, dringend wünschenswert erscheint [2]).

Geht dem Friedensschluss ein Waffenstillstand voraus, der das baldige Ende des Krieges deutlich erkennen lässt, so ist schon während dieses Waffenstillstandes die Ausübung des Seebeuterechts nicht mehr zulässig.

Streitig ist die Rechtmässigkeit von Wegnahmen dagegen während eines solchen Waffenstillstandes, der nur als vorübergehende Unterbrechung der Feindseligkeiten anzusehen ist. Nach Posse [3]) bedeuten derartige Waffenstillstände nur ein Ruhen der Waffen zwischen den beiden sich feindlich gegenüberstehenden Armeen und Flotten, während es jedem Kriegführenden überlassen bleiben müsse, zu verhindern, dass seinem Gegner neue Kampfmittel, die er im Falle der Fortsetzung des Krieges ausnützen könnte, zugeführt werden. Zweifellos sind diese Ausführungen an sich durchaus berechtigt; hat doch ein Waffenstillstand aus dem genannten Grunde auch das Erlöschen einer vorher ver-

mit den auf S. 293 Anm. 1 und 2 zitierten Schriftstellern und „Der russisch-japanische Krieg“ S. 53 ff.).

[1]) Bonfils, Lehrbuch S. 718.

[2]) Ebenso Posse S. 227.

[3]) S. 225 im Anschluss an v. Mirbach S. 31. Vgl. dazu Wehberg, Beuterecht S. 42.

hängten Blockade nicht zur Folge[1]). Trotzdem können sie m. E. aber deshalb nicht durchschlagen, weil sie dem Wesen des Seebeuterechts nicht völlig gerecht werden. Das Beuterecht verfolgt doch nicht nur den Zweck, die Stärkung der Hilfsmittel des Feindes, also eine Verbesserung seiner Lage zu verhindern; es bezweckt daneben doch gerade eine möglichst schwere Schädigung des Gegners durch Vernichtung seiner auf dem Meere schwimmenden Werte. Anders ausgedrückt: das Seebeuterecht wirkt nicht nur negativ, abwehrend, sondern hauptsächlich auch positiv, angreifend. Wegen dieser letzten Eigenschaft ist es zu den — durch den Waffenstillstand untersagten — „Feindseligkeiten" zu rechnen. Daraus ergibt sich, dass das Seebeuterecht während des Waffenstillstandes einerseits als erlaubt, ja, unentbehrlich, anderseits als verboten anzusehen ist, — ein innerer Widerspruch, der m. E. dadurch am besten behoben wird, dass man wohl die Beschlagnahme bis zum Ende des Krieges (nicht bloss bis zum Ablaufe des Waffenstillstandes), nicht dagegen die endgültige Wegnahme als rechtmässig anerkennt.

Während das Seebeuterecht früher die feindlichen Handelsschiffe sogleich mit Ausbruch des Krieges ergriff, pflegen die Kriegführenden in neuerer Zeit, und zwar seit dem Krimkrieg, denjenigen Schiffen, die sich bei Beginn der Feindseligkeiten in feindlichen Häfen befinden, eine Frist (délai de faveur, days of grace, „Indult), innerhalb welcher sie sich in Sicherheit bringen können, zu gewähren.

Im Krimkrieg bewilligten England und Frankreich den russischen Handelsschiffen hierfür 6 Wochen.

In den Jahren 1859 und 1866 verfuhren die kriegführenden Mächte ähnlich.

Im deutsch-französischen Kriege von 1870/71 wurde von französischer Seite durch Verordnung vom 25. Juli 1870 allen deutschen Handelsschiffen, die ohne Kenntnis vom Beginn der Feindseligkeiten in französischen Häfen eingelaufen waren, eine Frist von 30 Tagen zum Löschen ihrer Ladung gewährt, nach deren Ablauf sie auf Grund eines Passierscheines die französischen Gewässer ungehindert verlassen konnten. Der Norddeutsche Bund hatte bereits am 18. Juli desselben Jahres einseitig die Freiheit des feindlichen Privateigentums zur See proklamiert. Bei Aufhebung dieser Verordnung (am 19. Januar 1871) wurde den französischen Handelsschiffen bis zum 10. Februar 1871 die freie Ausfahrt gewährleistet.

Im russisch-türkischen Kriege vom Jahre 1877/78 billigten beide

[1]) Vgl. Bonfils, Lehrbuch S. 809.

Mächte den feindlichen Handelsschiffen Indultfristen zu; Russland einen zur Aufnahme der Ladung „genügenden Zeitraum", die Türkei 5 Tage.

Ebenfalls 5 Tage gewährte im Jahre 1898 Spanien, während Amerika erheblich weiter ging und insbesondere auch für die Schiffe, die vor Kriegsbeginn von einem feindlichen oder neutralen Hafen nach den Vereinigten Staaten abgefahren waren, Vergünstigungen anordnete[1]).

Im Jahre 1904 gewährte Russland eine Frist von 48 Stunden, während Japan durch Verordnung vom 9. Februar 1904 den russischen Schiffen zum Löschen oder Einnehmen der Ladung bis zum 16. Februar Zeit liess[2]).

Gelegentlich der zweiten Haager Konferenz gelang es zwar nicht, diesen Gebrauch zur Rechtsregel zu erheben, doch wurde wenigstens in Abkommen 6 „über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruche der Feindseligkeiten"[3]) es als „erwünscht" bezeichnet, dass den bei Kriegsbeginn in feindlichen Häfen befindlichen Kauffahrteischiffen gestattet werde, unverzüglich oder binnen einer ihnen zu vergönnenden ausreichenden Frist frei auszulaufen und, mit einem Passierschein versehen, unmittelbar ihre Bestimmungshäfen oder sonstige ihnen bezeichnete Häfen aufzusuchen (Art. 1, Abs. 1).

Das Gleiche gilt nach Abs. 2 des Art. 1 für diejenigen Schiffe, die ihren letzten Abfahrtshafen vor dem Beginn des Krieges verlassen haben und ohne Kenntnis der Feindseligkeiten einen feindlichen Hafen anlaufen.

Ist es diesen Schiffen infolge höherer Gewalt nicht möglich gewesen, den feindlichen Hafen binnen der ihnen gewährten Frist zu verlassen, oder ist ihnen das Auslaufen nicht gestattet worden, so unterliegen sie trotzdem nicht der Einziehung, sondern können nur entweder gegen Entschädigung angefordert oder ohne Entschädigung unter der Verpflichtung der Rückgabe nach dem Kriege mit Beschlag belegt werden (Art. 2).

Ausserdem wurde bestimmt (Art. 3), dass feindliche Kauffahrteischiffe, die ihren letzten Abfahrtshafen vor dem Beginn des Krieges

---

[1]) Vgl. die Rede des russischen Vertreters Ortchinnikow im Haag 1907 (Prot. III S. 826).

[2]) Vgl. Posse S. 218 Anm. 3.

[3]) Vgl. Pappenheimer, Die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe bei Ausbruch der Feindseligkeiten nach dem einschlägigen Abkommen der II. Haager Friedenskonferenz, 1911, Würzb. Dissert. Die bisherigen Ratifikationen siehe bei Strupp, Bd. II S. 459 Anm. 1. Hervorzuheben ist, dass die Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht ratifiziert und dass Deutschland und Russland zu Art. 3 und 4 II Vorbehalte gemacht haben.

verlassen haben und in Unkenntnis der Feindseligkeiten auf See betroffen werden, nicht eingezogen werden dürfen. Sie unterliegen nur entweder der Beschlagnahme unter der Verpflichtung, dass sie nach dem Kriege ohne Entschädigung zurückgegeben werden, oder der Anforderung oder selbst Zerstörung gegen Entschädigung und unter der Verpflichtung, dass für die Sicherheit der Personen und die Erhaltung der Schiffspapiere gesorgt wird [1]).

Diese Vergünstigung tritt nicht ein, sobald die Schiffe einen Hafen ihres Landes oder einen neutralen Hafen berührt haben (Art. 3, Abs. 2).

Derselben Behandlung, wie sie den Schiffen zuteil wird, unterliegen die auf ihnen befindlichen Waren (Art. 4).

Nach Art. 5 erstreckt sich das Abkommen nicht auf solche Kauffahrteischiffe, deren Bau ersehen lässt, dass sie zur Umwandlung in Kriegsschiffe bestimmt sind.

Die Formulierung dieses Artikels veranlasste lebhafte Auseinandersetzungen. Die englischen Delegierten beantragten zuerst, dass die Bestimmungen des Abkommens unanwendbar sein sollten „aux navires marchands ennemis, désignés d'avance, à être transformés en navires de guerre". Gegen diese Fassung wurde geltend gemacht, dass die in Rede stehende Zweckbestimmung sich nur entweder aus einer besonderen Verfügung der zuständigen Behörde oder aus den Umständen des einzelnen Falles ergeben könne; fordere man nun erstere, so bleibe jedem Staate die Möglichkeit, seinen Schiffen durch Nichtveröffentlichung der Verfügung die Vorteile des Abkommens trotz des Artikels 5 zu sichern; lasse man aber die Umstände entscheiden, so sei dadurch dem Ermessen des Gegners ein derartig weiter Spielraum geboten, dass kein Schiff sich mehr sicher fühlen könne.

Die englischen Vertreter ersetzten daraufhin die beanstandete Fassung „désignés d'avance, à être transformés" durch die Worte: „susceptibles d'être transformés", aber auch hiergegen wurden, besonders von deutscher Seite, berechtigte Einwendungen erhoben. Der deutsche Delegierte Kriege betonte, dass bei Annahme dieser Formulierung wohl nur noch Segelschiffe durch das Abkommen geschützt würden, da fast alle Dampfschiffe als Hilfskreuzer, zum Minenlegen oder in anderer Weise kriegsmässige Verwendung finden könnten.

Die Konferenz einigte sich dann auf Vorschlag des schwedischen Delegierten Hammarskjöld auf den bereits oben in deutscher Übersetzung wiedergegebenen Satz: „La présente Convention ne vise pas les navires

[1]) Über den besonderen Fall, dass ein solches Schiff der Beschlagnahme Widerstand entgegensetzt, siehe Hirschmann S. 63/64.

de commerce, dont la construction indique, qu'ils sont destinés à être transformés en bâtiments de guerre". Zwar lässt auch diese Fassung dem Ermessen des Gegners einen geräumigen Spielraum, doch erscheint sie immerhin geeignet, einer allzu weitgehenden Einschränkung der durch das Abkommen gewährten Vergünstigungen wirksam entgegenzutreten.

§ 9. Die feindliche Eigenschaft.

a) Zur Unterscheidung der feindlichen von den neutralen Handelsschiffen bedarf es einer Bestimmung darüber, welcher Umstand hier von ausschlaggebender Bedeutung sein soll. Die Pariser Deklaration besagte über diesen Punkt nichts, so dass infolge der verschiedenen Auffassungen in den einzelnen Staaten mehrfach Anlass zu Streitigkeiten gegeben war.

Darüber, dass die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Eigentümers hauptsächlich berücksichtigt werden musste, war man einig. Die Meinungen gingen nur darüber auseinander, welcher Umstand für diese Eigenschaft bestimmend sein sollte [1]).

Nach der englisch-amerikanischen Praxis war der Wohnsitz massgebend, nach der französischen die Staatsangehörigkeit — wobei deren Wechsel nach Ausbruch des Krieges allerdings unberücksichtigt blieb. Daneben kam nach dem Recht aller drei Länder auch die von dem Schiffe geführte Flagge in Betracht. Und zwar nach der englisch-amerikanischen Rechtsprechung ausschliesslich zugunsten des Nehmestaates: war die Flagge feindlich, so blieb die Neutralität des Eigentümers unberücksichtigt, während anderseits den feindlichen Eigentümer auch die neutrale Flagge nicht entlasten konnte.

Das 6. Kapitel der Londoner Seekriegsrechtsdeklaration hat hier Klarheit geschaffen [2]).

Nach Art. 57 wird die neutrale oder feindliche Eigenschaft eines Schiffes grundsätzlich durch die Flagge bestimmt, zu deren Führung es berechtigt ist. Die Staatsangehörigkeit und der Wohnsitz des Eigentümers sind demgemäss nicht mehr an sich, sondern nur noch insoweit von Bedeutung, als aus einem dieser Umstände die Berechtigung zur Führung der Flagge abgeleitet wird. Mit dieser Regelung ist gleichzeitig die alte Frage, ob ein Schiff, das zwar unter feindlicher Flagge fährt, aber teils feindlichen, teils neutralen Bürgern gehört, der Weg-

[1]) Vgl. über das Folgende insbesondere de Boeck S. 158—216 und Bonfils, Lehrbuch S. 694/95.

[2]) Hier wie in allen übrigen Fällen, in denen Bestimmungen der Londoner Seekriegsrechtsdeklaration angeführt werden, ist im Auge zu behalten, dass die Deklaration in Ermangelung der Ratifikation immer noch keine rechtsverbindliche Kraft erlangt hat. Vgl. oben S. 11 Anm. 2.

nahme unterliege[1]), aus der Welt geschafft. Unter feindlicher Flagge verfällt ein Schiff selbst dann dem Wegnahmerecht des Gegners, wenn es ausschliesslich im Eigentum Neutraler steht[2]), während anderseits die feindliche Staatsangehörigkeit des Eigentümers dem mit Berechtigung unter neutraler Flagge fahrenden Kauffahrteischiff nichts schadet. Die Fälle, in denen ein Schiff überhaupt keine (bzw. eine frei erfundene) oder die Flagge eines solchen Staates führt, der keine eigene Seeflagge besitzt, sind in den Bestimmungen der Deklaration nicht vorgesehen. Sie dürften sich auch kaum ereignen, da einerseits völkerrechtliche Übung und Landesgesetze dem entgegenwirken, anderseits ein derartiges Schiff Anspruch auf Schutz seitens irgendeines Staates nicht erheben könnte.

Das Recht zur Führung einer bestimmten Flagge regelt sich nach den betreffenden Landesgesetzen. Dabei wird neben anderen Umständen — Bau und Herkunft des Schiffes, Staatsangehörigkeit des Kapitäns und der Offiziere und Zusammensetzung der Schiffsmannschaft[3]) — der Hauptwert regelmässig auf die Staatsangehörigkeit des Eigentümers gelegt. Die meisten grösseren Staaten (Deutschland, England, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Russland, Norwegen und Spanien) verleihen das Recht zur Führung ihrer Flagge nur ihren eigenen Angehörigen. § 2 Abs. 1 des deutschen Reichsgesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 bestimmt z. B., dass die Kauffahrteischiffe zur Führung der Reichsflagge nur dann berechtigt sind, wenn sie im ausschliesslichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen. Österreich-Ungarn, Dänemark und Schweden verlangen, dass wenigstens $^2/_3$ des Schiffes Eigentum ihrer Staatsangehörigen sind. Belgien fordert nur mehr als die Hälfte, Frankreich und Griechenland wenigstens die Hälfte. Columbien, Argentinien, Chile, Paraguay und andere südamerikanische Republiken verleihen das Recht zu Führung ihrer Flagge auch an solche Schiffseigentümer, die nicht ihre Staatsangehörigkeit besitzen[4]).

Daneben werden häufig noch andere Bedingungen aufgestellt: so müssen in Frankreich und Griechenland, von wenigen Ausnahmen ab-

[1]) Vgl. den Fall des im deutsch-französischen Kriege weggenommenen preussischen Dreimasters „Turner“ bei de Boeck S. 169/70.

[2]) Die zu dem amerikanischen Morgan-Trust gehörigen englischen Gesellschaften, wie die Red Star Line und die White Star Line, sind betriebstechnisch und hinsichtlich der Führung der Flagge selbständig geblieben (Andree S. 407). Ihre Schiffe würden daher in einem deutsch-englischen Kriege dem Beuterecht Deutschlands unterworfen sein.

[3]) Bonfils, Lehrbuch S. 328.

[4]) Röpcke S. 72 Anm. 2.

gesehen, der Kapitän, die Offiziere und $^3/_4$ der Bemannung Staatsangehörige sein. In den Vereinigten Staaten wird gefordert, dass das Schiff in Amerika erbaut worden ist; ausserdem müssen die Offiziere, sowie $^2/_3$ der Mannschaft Amerikaner sein. In Österreich wird Staatsangehörigkeit des Kapitäns gefordert. Auch in Brasilien, Italien, Mexiko, Spanien und anderen Ländern bestehen besondere Vorschriften über die Staatsangehörigkeit der Besatzung [1]).

Nach den ebengenannten Bestimmungen wäre es z. B. denkbar, dass die Hamburg-Amerika-Linie ihre sämtlichen Schiffe unter der Flagge Columbiens fahren liesse. Geriete Deutschland in einen Krieg mit einer dritten Macht, so würden theoretisch diese Schiffe dann nach geltendem Völkerrecht dem Wegnahmerecht des Gegners nicht unterliegen. Dass diese rechtliche Regelung in praxi standhalten würde, ist allerdings nicht nur zweifelhaft, sondern in hohem Masse unwahrscheinlich.

Wenn ein Staat keine Handelsflagge besitzt und verfassungsmässig seinen Angehörigen die Führung seiner Kriegsflagge zur See nicht gestattet, wird leicht der Fall eintreten, dass die Angehörigen dieses Staates die Handelsflagge eines befreundeten Landes annehmen. In solcher Lage befinden sich z. B. die schweizer Staatsangehörigen, da der Staat ihnen die Führung der Bundesflagge verbietet [2]). Sie sind infolgedessen darauf angewiesen, von einer anderen Macht die Erlaubnis zur Führung ihrer Flagge zu erbitten.

Die Stellung derartiger Schiffe im Falle eines Krieges erscheint zweifelhaft.

Im Jahre 1866 wurde der Protestantischen Baseler Missionsgesellschaft unter der Bedingung, dass ein deutscher Strohmann als Eigentümer in das Schiffsregister eingetragen werde, gestattet, ihr Schiff namens „Palme“, das zur Aufrechterhaltung des Verkehrs mit den evangelischen Missionen im westlichen Afrika bestimmt war, unter der Flagge des Norddeutschen Bundes fahren zu lassen. Bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges wurde die französische Regierung von diesem Sachverhalt offiziell in Kenntnis gesetzt. Trotzdem erfolgte im Januar 1871 die Beschlagnahme des Schiffes und seine Wegführung nach Dünkirchen. Dort wurde es gegen Bürgschaft freigelassen, und das Prisengericht in Bordeaux entschied zugunsten der Gültigkeit der Wegnahme. Erst durch die Berufung an den Conseil d'État erreichte die Missionsgesellschaft die endgültige Freigabe. Entscheidend war dabei

[1]) Vgl. Bonfils, Lehrbuch S. 328/29, und bes. auch Ortolan, I, S. 383 ff.
[2]) Vgl. Bonfils, Lehrbuch S. 331 Anm. 1.

für das Gericht der Umstand, dass die schweizerischen Eigentümer des Schiffes zur Führung einer fremden Flagge gezwungen waren[1]).

Eine Verurteilung hätte auch deshalb nicht erfolgen können, weil das Schiff mit religiösen Aufgaben betraut war[2]). Trotzdem kann die Freigabe aber m. E. sehr wohl als Präzedenzfall verwertet werden[3]). Denn für die französischen Richter war nicht dieser letzte Umstand, sondern, wie erwähnt, die Notwendigkeit der Führung einer fremden Flagge — die „force majeure" — von ausschlaggebender Bedeutung[4]).

Ob nach heutigem Recht ein in gleicher Lage befindliches feindliches Handelsschiff — für das eine Befreiung von dem Seebeuterecht aus besonderen Gründen also nicht in Frage käme — der Wegnahme unbedingt entzogen wäre, erscheint zweifelhaft. Doch glaube ich die Frage bejahen zu müssen[5]).

Anders ist es bei allen anderen, ausschliesslich Bürgern neutraler Staaten gehörigen Schiffen, bei denen ein Zwang zur Führung einer fremden Flagge nicht vorliegt, denen aber aus irgendeinem Grunde die Erlaubnis dazu erteilt worden ist. Hier dürfte eine Ausnahme von Art. 57 der Londoner Seerechtsdeklaration nicht gerechtfertigt sein[6]). So würden z. B. in dem vorhin genannten Beispiele der Hamburg-Amerika-Linie deren Schiffe im Falle eines Krieges zwischen Columbien und einer dritten Macht rechtlich durchaus dem Seebeuterecht unterworfen sein.

Durch Art. 57 werden einerseits die Bestimmungen über den Flaggenwechsel, anderseits die Fälle, in denen ein neutrales Schiff eine ihm in Friedenszeiten nicht gestattete Seefahrt — also z. B. die Küstenschifffahrt — betreibt, nicht berührt. Für diese letzteren Fälle erübrigt sich eine Untersuchung, da die vorliegende Arbeit nur von den Schiffen der Kriegführenden handelt. Die Bestimmungen über den Flaggenwechsel sind dagegen gerade für die Kriegführenden von grösster Bedeutung[7]).

b) Für die an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wurde durch Art. 58 der Londoner Seerechtsdeklaration die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers — und zwar zurückbezogen

---

[1]) Vgl. über diesen Fall de Boeck S. 171 ff.

[2]) So schon das frühere Recht (de Boeck S. 172). Heute gilt Art. 4 des „Abkommens über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege" v. J. 1907.

[3]) Anders Bernsten S. 115 Anm. 4.

[4]) Siehe de Boeck S. 172.

[5]) Ebenso de Boeck S. 173; Ullmann S. 512; Posse S. 172.

[6]) Ebenso de Boeck S. 173; Dupuis, 1899, S. 129.

[7]) Näheres über sie siehe unten S. 46 ff.

auf den Zeitpunkt der Verladung bzw., wenn die Verladung vor dem Ausbruch des Krieges erfolgt ist, auf den Beginn der Feindseligkeiten (Art. 60 I)[1]) — als bestimmend anerkannt. Ein Eigentumswechsel während der Fahrt ist nach Ausbruch des Krieges nur im Falle eines vor der Wegnahme geltend gemachten Konkursrückforderungsrechts gültig (Art. 16 II).

Absender, Empfänger und Gefahrträger bleiben nach dieser nur den Eigentümer berücksichtigenden Regelung ebenso ausser Betracht, wie Herkunft und Bestimmung der Ladung. Die weitere Frage, ob die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Eigentümers sich nach seiner Staatsangehörigkeit oder nach seinem Wohnsitz richtet, wurde nicht entschieden, trotzdem es im „Comité juridique" durch gegenseitiges Nachgeben schliesslich gelungen war, über folgende Sätze eine Verständigung herzustellen:

„Der neutrale oder feindliche Charakter der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wird bestimmt durch die neutrale oder feindliche Staatsangehörigkeit ihres Eigentümers und, falls dieser keine Staatsangehörigkeit oder sowohl neutrale wie feindliche Staatsangehörigkeit besitzt, durch seinen Wohnsitz im neutralen oder feindlichen Lande.

Jedoch werden die Waren, die einer anonymen oder einer Aktiengesellschaft gehören, als neutral oder feindlich angesehen, je nachdem die Gesellschaft ihren Sitz in neutralem oder feindlichem Lande hat", — eine Formulierung, die wohl geeignet gewesen wäre, den widerstreitenden Anschauungen gerecht zu werden, über die aber dann eine völlige Übereinstimmung der vertretenen Staaten doch nicht erzielt werden konnte. Der alte Gegensatz zwischen der französischen und der englischen Praxis besteht demnach fort[2]).

Nach französischem Recht wird — entsprechend der Regelung bei den Schiffen — der Staatsangehörigkeit des Eigentümers entscheidende Bedeutung beigelegt. Zugunsten des Nehmers besteht dabei die entkräftbare Vermutung, dass alle an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren auch selbst einem feindlichen Eigentümer gehören.

Die englische Praxis ist nicht ebenso einfach. Sie lässt in erster Linie den Wohnsitz des Eigentümers entscheiden, betrachtet daneben aber auch solche Waren als feindlich, die entweder auf feindlichem

[1]) Bernsten (S. 117) bringt nicht deutlich genug zum Ausdruck, dass die Persönlichkeit des Eigentümers durch den Zeitpunkt des Beginns der Feindseligkeiten nur dann endgültig festgelegt wird, wenn die Ware zu dieser Zeit bereits verladen war.

[2]) Vgl. „Erläuterungen" S. 81.

Boden erzeugt oder aus einer auf feindlichem Boden errichteten selbständigen Zweigniederlassung eines neutralen Eigentümers hervorgegangen sind[1]); doch können diese beiden letztgenannten Umstände infolge der Regelung des Art. 58 der Londoner Seerechtsdeklaration in Zukunft keine Berücksichtigung mehr finden.

Die Vermutung des französischen Rechts, dass die an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren selbst feindlich seien, ist durch § 59 der Deklaration ausdrücklich völkerrechtlich festgelegt worden. Die Beweislast für die neutrale Eigenschaft der Waren trifft also den, der die Sachen herausverlangt[2]).

§ 10. Der Flaggenwechsel.

Die Angehörigen der Kriegführenden werden sich bei Ausbruch der Feindseligkeiten bemühen, ihren überseeischen Handelsbeziehungen nach Möglichkeit die ungehinderte Weiterentwicklung zu sichern. Zu diesem Zwecke werden sie häufig durch Annahme einer neutralen Flagge ihre Handelsschiffe dem Wegnahmerecht der Gegenpartei zu entziehen suchen. Die in dieser Absicht abgeschlossenen Rechtsgeschäfte werden in sehr vielen Fällen simuliert und auf Täuschung des Gegners berechnet sein. Aufgabe jedes Kriegführenden ist es daher, sich gegen derartige Schädigungen seiner Rechte möglichst zu wehren.

Die Praxis half sich bisher damit, dass sie solche Rechtsgeschäfte nur dann als gültig anerkannte, wenn sie nicht mit Rücksicht auf den Krieg und nicht in der Absicht, das Schiff dem Wegnahmerecht des Gegners zu entziehen, abgeschlossen waren. Da eine derartige Absicht bei dem Verkauf eines Schiffes während der Reise und nach Ausbruch der Feindseligkeiten sehr wahrscheinlich war, unterlag in diesem Falle das Schiff unbedingt der Wegnahme. Nach der russischen und der — im Kriege 1870/71 allerdings nicht beibehaltenen — älteren französischen Praxis war sogar jeder Flaggenwechsel nach Beginn der Feindseligkeiten unwirksam, während die amerikanisch-englische Praxis eine vor oder auch nach Kriegsbeginn vorgenommene Übertragung nur auf hoher See für unzulässig erklärte, im übrigen aber unter gewissen Voraussetzungen als gültig anerkannte. Diese Voraussetzungen bestanden darin, dass der Kaufvertrag in gutem Glauben, ernstlich und nicht zum Schein abgeschlossen wurde, dass das Eigentum an dem Schiffe unwiderruflich

[1]) Genaueres über die frühere Praxis bei Dupuis, 1899, S. 154 ff.

[2]) Ebenso „Erläuterungen“ S. 81; Bernsten S. 119; Nauticus 1909 S. 237; Hirschmann S. 39. A. M. Wehberg, Die Abkommen der Haager Friedenskonferenzen S. 229 Anm. 2.

und vollständig überging, und dass der Verkäufer auf jedes, selbst auf ein etwaiges zukünftiges Interesse verzichtete[1]).

Bei der völkerrechtlichen Regelung dieser Frage gelegentlich der Londoner Seekriegsrechtsdeklaration musste man darauf bedacht sein, einerseits Scheinmanöver nach Möglichkeit zu verhindern, anderseits aber die Interessen des friedlichen Handels tunlichst zu wahren. Um einen gerechten Ausgleich der verschiedenen Interessen zu schaffen, wurden deshalb ausserordentlich eingehende Bestimmungen getroffen. (Art. 55 und 56.)

Der vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist danach grundsätzlich gültig. Ungültig ist er dann, wenn sein Zweck darin bestand, das betreffende Schiff den mit der feindlichen Eigenschaft verbundenen Folgen zu entziehen. Die Beweislast hierfür trifft jedoch den Kriegsgegner und nur dann die Schiffseigner, wenn die Übertragungsurkunde sich nicht an Bord befindet und das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als 60 Tage vor Beginn den Feindseligkeiten verloren hat.

Ein Übergang, welcher mehr als 30 Tage vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführt wurde, ist gültig[2]), wenn er unbedingt und vollständig ist, der Gesetzgebung der beteiligten Länder entspricht und zur Folge hat, dass die Verfügung über das Schiff und der Gewinn aus seiner Verwendung nicht in denselben Händen, wie vor dem Übergange, bleiben. Eine Schadensersatzklage wegen trotzdem erfolgter Beschlagnahme des Schiffes ist jedoch dann unbegründet, wenn das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als 60 Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren hat und sich ausserdem die Übertragungsurkunde nicht an Bord befindet.

Der nach Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Übergang ist grundsätzlich nichtig. Gültig ist er nur dann, wenn er nicht herbeigeführt worden ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen. Die Beweislast trifft hier die Schiffseigner (bzw. die sonstigen gegen die Wegnahme prozessierenden Personen). Doch wird ein solcher Beweis dann nicht zugelassen, wenn

1. der Übergang herbeigeführt worden ist, während sich das Schiff auf der Reise oder in einem blockierten Hafen befand,

---

[1]) Bonfils, Lehrbuch S. 695/96.

[2]) v. Ferneck (S. 327 Anm.) bezeichnet es mit Recht als einen Redaktionsfehler, dass die Deklaration hier und im folgenden Artikel von „unwiderlegbaren Vermutungen“ spricht, anstatt den im Text gebrauchten oder einen ähnlichen einfacheren Ausdruck anzuwenden.

2. ein Rückkaufsrecht oder Rückfallsrecht vorbehalten ist, oder
3. die Bedingungen nicht erfüllt worden sind, von denen das Flaggenrecht nach der Gesetzgebung der geführten Flagge abhängt[1]).

Man hatte den Beweis zuerst auch dann nicht zulassen wollen, wenn das Schiff nach dem Übergange weiter in dem Dienste verwendet wurde, den es bis dahin zu versehen hatte. Um solche Schiffe, deren Bauart die Verwendung nur zu einem bestimmten Zweck gestattet, wie z. B. Petroleumschiffe, nicht allzu ungünstig zu stellen, forderte man im Verfolg einer dahingehenden Anregung dann nicht nur „denselben Dienst", sondern daneben noch die Weiterverwendung „in derselben Fahrt". Da auch hiergegen Einwendungen erhoben wurden, liess man diesen Punkt schliesslich ganz fallen. Es sind hier also die allgemeinen Bestimmungen anzuwenden[2]).

§ 11. Das Visitationsrecht.

Da, wie erwähnt, bei Ausbruch der Feindseligkeiten zahlreiche Reeder ihre Schiffe unter neutraler Flagge fahren lassen werden, um so den Gegner zu täuschen und ihre Schiffe und Waren dem feindlichen Beuterecht zu entziehen, muss den Kriegsschiffen der Streitteile das Recht zustehen, jedes ihnen begegnende Handelsschiff auf seinen feindlichen oder neutralen Charakter hin zu untersuchen. Die Berechtigung und Notwendigkeit eines derartigen Vorgehens wird seit langer Zeit allgemein anerkannt. Selbst die mächtigsten Neutralen haben bisher die zahlreichen damit verbundenen Unannehmlichkeiten grundsätzlich ruhig auf sich genommen und nur dann Einspruch erhoben, wenn offenbare Übergriffe zutage traten. Anderseits legen die kriegführenden Regierungen ihren Kreuzern häufig die Pflicht auf, von dem Visitationsrecht nicht gegenüber jedem ihnen begegnenden Kauffahrteischiff, sondern nur dann Gebrauch zu machen, wenn nach Lage der Umstände anzunehmen ist, dass die Visitierung des Schiffes auch zu einer Beschlagnahme führen werde[3]).

Über die Art und Weise der Beschlagnahme wurden weder auf der zweiten Haager Konferenz, noch in London 1909 genaue Bestimmungen getroffen. Dagegen haben sich im Laufe der Jahre feste völkerrechtliche Regeln ausgebildet, die in der Hauptsache auf Art. 17 des von Frank-

[1]) Wie Hirschmann (S. 36) zutreffend bemerkt, erscheint diese letztere Bestimmung überflüssig, da das Schiff in einem solchen Fall nach Art. 57 Abs. 1 ohnehin dem Seebeuterecht unterliegt.

[2]) Vgl. „Erläuterungen" S. 77.

[3]) Vgl. z. B. die Instruktion des italienischen Marineministers vom 20. Juni 1876 (abgedruckt in französischer Übersetzung bei Fiore, III, S. 565).

reich und Spanien abgeschlossenen Pyrenäischen Vertrages vom 7. November 1659 fussen[1]).

Danach zerfällt das Visitationsrecht (droit d'arrêt et de visite; right of visit and search) in drei Teile: das Recht der Anhaltung, der Prüfung der Papiere und — unter gewissen Voraussetzungen — der Durchsuchung.

Das Kriegsschiff wird zunächst unter spätestens gleichzeitigem Hissen seiner Nationalflagge[2]) durch einen blinden Schuss oder in anderer geeigneter Weise das begegnende Handelsschiff zum Anhalten auffordern. Der Kauffahrer kann dann entweder gewaltsamen Widerstand leisten oder zu entfliehen versuchen oder sich in sein Schicksal ergeben und der Aufforderung Folge leisten.

Dass die Mannschaft zu gewaltsamem Widerstand berechtigt ist, bedarf deshalb besonderer Hervorhebung, weil im allgemeinen Privatpersonen die Beteiligung an den Feindseligkeiten völkerrechtlich streng untersagt ist, — eine Tatsache, die auch darin zum Ausdruck kommt, dass ein Handelsschiff feindliche Kriegs- oder Handelsschiffe keinesfalls aus eigener Initiative angreifen darf. Wird es angegriffen, so kann es sich nicht nur, wie erwähnt, verteidigen, sondern ist sogar berechtigt, das gegnerische Kriegsschiff in die Flucht zu schlagen, zu verfolgen und zu beschlagnahmen[3]). Behält letzteres die Oberhand, so ergibt sich aus der alleinigen Tatsache des gewaltsamen Widerstandes die Berechtigung der Einziehung des Handelschiffs (Art. 63 der Deklaration).

Versucht der Kauffahrer zu entfliehen, so wird ein zweiter, und zwar scharfer, in möglichster Nähe einschlagender Schuss abgegeben. Wenn auch dieser erfolglos bleibt, kann das Kriegsschiff alle zulässigen Gewaltmassregeln anwenden, unter Umständen also auch das Handelsschiff in den Grund bohren. Die Folgen hat letzteres in vollem Umfange zu tragen.

Im Regelfall wird das Handelsschiff schon der ersten Aufforderung zum Haltmachen Folge leisten. Das Kriegsschiff hat dann ebenfalls — und zwar in angemessenem Abstand — zu stoppen. Die Bestimmungen darüber, wieweit es sich dem Handelsschiff nähern darf, sind verschieden. Die Entfernung wird bald auf „Kanonenschussweite", „halbe Kanonenschussweite" oder „ausserhalb Kanonenschussweite"[4]) festgelegt,

[1]) Bonfils, Lehrbuch S. 719. Vgl. über das Folgende insbesondere Wehberg, Beuterecht S. 66 ff., und Fell, Das Durchsuchungsrecht im Seekrieg, 1908, Würzb. Diss.

[2]) Bei Nacht ist über der Flagge eine Laterne zu setzen (Bonfils, Lehrb. S. 719).

[3]) Oppenheim S. 188.

[4]) Diese Festsetzungen sind heute wegen der grossen Tragweite der Schiffsgeschütze unpraktisch (vgl. Bonfils, Lehrbuch S. 719).

bald von den Umständen des Einzelfalls, besonders dem Einfluss von Wind und Wetter, abhängig gemacht. Der leitende Gedanke bei allen diesen Regelungen kommt am klarsten in dem zwischen Amerika und Peru im Jahre 1870 abgeschlossenen Vertrage zum Ausdruck, worin bestimmt wird: „Das Kriegsschiff hat sich in der grösstmöglichsten Entfernung zu halten, welche vereinbar ist mit der sichersten Ausführung der Visitation. Es hat sich hierbei auch zu richten nach dem Wind und dem Seegang und dem Grade des Verdachts des zu visitierenden Schiffes".

In dem preussischen Prisenreglement vom Jahre 1864 ist eine ähnliche Bestimmung nicht enthalten[1]).

Die Visitation des Schiffes erfolgt alsdann durch eine aus einem oder zwei Offizieren und einigen Mann bestehende Abordnung des Kriegsschiffes. Die Bestimmung des preussischen Prisenreglements, nach welcher der Befehlshaber des Kreuzers den Schiffer mit den Schiffspapieren zu sich herüber zu beordern hatte, ist heute allgemein als unpraktisch (wegen der leichten Möglichkeit einer Täuschung) verworfen.

Die Abordnung des Kriegsschiffes hat zu prüfen, ob die Papiere nicht gefälscht sind, und ob sie zum Beweise der Neutralität des Schiffes und der Ladung hinreichen. Nach dem amerikanischen Reglement sind dabei 8 Papiere allgemein an Bord eines Schiffes zu erwarten: Der Beilbrief — d. h. die obrigkeitliche Bescheinigung darüber, wie, wann, wo, von wem, für wen und zu welchem Zwecke das Schiff erbaut worden ist, welchen Namen es führen soll und dass es vorschriftsmässig erbaut ist[2]) —, die Liste der Besatzung und der Passagiere, das Logbuch, der Gesundheitspass, ein spezifiziertes Verzeichnis der Ladung, ein Charterbrief, wenn das Schiff gechartert ist, und ein Verzeichnis der steuerbaren Güter und Frachtbriefe. Nach dem deutschen Reichsgesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 wird das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge durch das Schiffszertifikat — d. h. die vom Registergericht über die Eintragung in das Schiffsregister ausgestellte Urkunde — oder unter Umständen durch das von einem Konsul ausgestellte Flaggenzeugnis nachgewiesen.

Ergibt sich ein ernstlicher Verdacht der Fälschung, so schreitet die Abordnung zur Durchsuchung des Schiffes. Zu einem derartigen Vorgehen ist sie nicht nur bei Fälschungsverdacht, sondern neben anderen, im einzelnen nicht genau aufzählbaren Fällen besonders auch dann berechtigt, wenn der Kapitän des Kauffahrers

[1]) Vgl. besonders § 11. A. M. anscheinend Wehberg, Beuterecht S. 67.
[2]) v. Attlmayr S. 51.

1. trotz Aufforderung des Kriegsschiffes nicht angehalten hat,
2. sich widersetzt hat, die Papiere vorzuzeigen,
3. doppelte, gefälschte, falsche, unvollständige oder gar keine Papiere besitzt, oder die Papiere verborgen hält,
4. die Papiere — insbesondere bei Herannahen des Kriegsschiffes — über Bord geworfen oder sonst vernichtet hat,
5. unter falscher Flagge fährt.

Einzelne Staaten entnehmen aus diesen Umständen nicht nur das Recht der Durchsuchung, sondern bereits das der Beschlagnahme. So die russische Praxis bei Vorhandensein eines falschen Passes, die spanische Praxis bei Vorliegen doppelter Papiere, gleichgültig welcher Art, und die meisten anderen Staaten Europas dann, wenn die Papiere bei der Annäherung des Kreuzers über Bord geworfen worden sind [1]).

Zum Öffnen verschlossener Räumlichkeiten ist der visitierende Offizier nicht berechtigt. Er hat sich zu diesem Zweck an den Kapitän des Handesschiffes zu wenden.

§ 12. Die Wegnahme.

Ist der feindliche Charakter des Kauffahrers festgestellt, so schreitet der Kreuzer zur Wegnahme. Dabei ist zu beachten, dass der Nehmestaat nicht schon im Augenblick der Wegnahme oder nach Ablauf einer gewissen Zeit, sondern erst dann das Eigentum an dem Kauffahrer erwirbt, wenn die Rechtmässigkeit der Wegnahme durch prisengerichtliches Urteil endgültig festgestellt ist [2]).

Der Kreuzer ist bei der Wegnahme an bestimmte Regeln gebunden, die in den einzelnen Staaten zwar verschieden sind, in der Hauptsache aber doch inhaltlich übereinstimmen. Sie lassen sich etwa folgendermassen wiedergeben [3]):

Zunächst sind die Schiffspapiere in Gegenwart des Kapitäns des Handelsschiffs mit Beschlag zu belegen, einzeln zu verzeichnen und zu versiegeln. Alsdann sind ein Protokoll sowie ein Gesamtinventar aller Schiffsgegenstände und gesonderte Verzeichnisse der den Offizieren, der Besatzung und den Passagieren gehörigen Sachen aufzustellen. Nach genauer Feststellung des Zustandes der Ladung und Anlegung der erforderlichen Siegel ist schliesslich auf der Prise die Kriegsflagge des Nehmestaates zu hissen und eine Besatzung darauf zu legen.

---

[1]) Vgl. Dupuis, 1899, S. 326.

[2]) Ebenso die herrschende Meinung. Vgl. Perels, Seerecht S. 193, Bonfils, Lehrbuch S. 724, Twiss S. 348, Dupuis, 1911, S. 371, Posse S. 257 u. a. Anders z. B. Wehberg, Beuterecht S. 64, unter Hinweis auf Ochtchinnikow (Prot. III S. 899).

[3]) Vgl. Despagnet S. 781.

Das genommene Schiff soll nun grundsätzlich zur Aburteilung in den nächsten Hafen des Nehmestaates, der Sitz eines Prisengerichts ist, gebracht werden. Regelmässig wird der Kreuzer es dahin begleiten; erscheint ihm das nicht ratsam, so kann er einem abgeordneten Offizier die selbständige Beförderung übertragen. — Wenn das begleitende Kriegsschiff bei dieser Gelegenheit neutrale Küstengewässer durchquert, soll diese Tatsache allein nicht schon als Neutralitätsverletzung aufgefasst werden dürfen[1]).

Lassen besondere Umstände den Transport der Prise nach einem Heimathafen des Nehmestaates undurchführbar erscheinen, so bieten sich dem Kreuzer verschiedene Möglichkeiten: er kann das Schiff auf der Stelle zerstören oder nach einem neutralen Hafen bringen oder — gegen Zahlung eines Lösegeldes oder ohne weiteres — freigeben.

§ 13. Die Zerstörung feindlicher Prisen.

Über die Zerstörung feindlicher Prisen sind bisher — im Gegensatz zu der neutraler Prisen — völkerrechtliche Vereinbarungen nicht getroffen worden. Die Lage Englands, das über zahlreiche zerstreut liegende Flottenstützpunkte verfügt[2]) und deshalb Prisen auch in entfernten Gegenden leicht in eigene Häfen bringen kann, unterscheidet sich hier von der aller übrigen europäischen Staaten, insbesondere der Deutschlands und Russlands, so erheblich, dass die Frage der Zulässigkeit einer Zerstörung schon bei den neutralen Schiffen derartig scharfe Meinungsverschiedenheiten zeigte, dass erst in London (1909) eine Einigung zustande kam; das Recht der Kriegführenden zur Zerstörung feindlicher Prisen wurde weder im Haag noch in London angetastet[3]).

Die Frage ist somit nach wie vor der einzelstaatlichen Regelung überlassen. Als völkerrechtliches Gewohnheitsrecht dürfte nur anzusehen sein, dass die Zerstörung immer die — theoretische — Ausnahme bilden soll, dass in jedem Anwendungsfall vorher alle Personen, die sich auf der Prise befinden, mit den für Schiff und Ladung beweiserheblichen Papieren und — soweit tunlich — der Ladung auf den Kreuzer herüberzunehmen sind, und dass über die Zerstörung unter Angabe der Gründe ein Protokoll aufzunehmen ist.

---

[1]) Art. 10 des „Abkommens, betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekriegs“ v. J. 1907.

[2]) Vgl. die Aufzählung der englischen Marinestationen bei Posse S. 337 Anm. 1. Inzwischen sind mehrfach neue hinzugekommen; in England z. B. Lamlash (vgl. Hampshire Telegraph v. 8. 12. 11).

[3]) Vgl. Dupuis, 1911, S. 371.

Frankreich gestattet die Zerstörung ganz allgemein, wenn die Erhaltung der Prise das erfolgreiche Vorgehen des Kreuzers in Frage stellt. England verfährt kasuistischer; es billigt die Zerstörung nur in folgenden beiden Fällen: wenn der Zustand der Prise die Beförderung in einen Hafen, der Sitz eines Prisengerichts ist, unmöglich macht, und wenn der nehmende Kreuzer nicht imstande ist, eine zwecks Überführung in einen derartigen Hafen auf das Schiff zu legende Besatzung zu entbehren[1]). Amerika lässt die Zerstörung nur zu, wenn das Schiff ganz zweifellos eine rechtmässige Prise ist. Dann aber auch in sehr weitgehendem Masse. So zerstörten die Kreuzer der Vereinigten Staaten im amerikanischen Unabhängigkeitskriege und in dem der Jahre 1812 — 1814 grundsätzlich alle feindlichen Schiffe. In dem letztgenannten Kriege wurde ihnen dieses Vorgehen von der Regierung ausdrücklich zur Pflicht gemacht. Ausnahmen sollten nur dann zulässig sein, wenn ungewöhnliche Umstände — also z. B. sehr grosser Wert der Prise oder besondere Nähe eines Heimathafens — sie offenbar forderten. Diese Anordnung der Regierung wurde damit begründet, dass es die Hauptaufgabe der Seestreitkräfte sei, den Handel des Gegners — seine verwundbarste Seite — möglichst zu schädigen und dass ein Kreuzer dieser Aufgabe nur dann in vollem Umfange gerecht werden könne, wenn er nicht durch die Bemannung zahlreicher Prisen seine Kräfte unnötig schwäche[2]). Das russische Reglement vom Jahre 1869, dessen Bestimmungen fast unverändert vom Institut für internationales Recht angenommen wurden, gestattete in § 108 dem Kreuzer die Vernichtung der Prise in folgenden Fällen:

1. wenn die Prise wegen ihres schlechten Zustandes oder wegen unruhiger See nicht flott zu erhalten war,

2. wenn sie so schlecht fuhr, dass sie dem Kreuzer nicht zu folgen vermochte und deshalb leicht vom Feinde wiedergenommen werden konnte,

3. wenn das Nahen überlegener feindlicher Streitkräfte die Zurückerbeutung der Prise befürchten liess,

4. wenn der Kreuzer ohne Schwächung seiner eigenen Sicherheit nicht imstande war, auf die Prise eine genügende Besatzung zu legen,

5. wenn der Wert der Prise zu gering oder der nächste in Frage kommende Hafen allzuweit entfernt war[3]).

Das neue russische Reglement vom 27. März 1895 gebraucht allge-

[1]) Vgl. Oppenheim S. 201.
[2]) Vgl. de Boeck S. 291.
[3]) Vgl. Dupuis, 1899, S. 338/39.

meinere Wendungen. Es lässt die Zerstörung unter anderem in allen Fällen zu, in denen die Prise einen „Hemmschuh für den Kreuzer oder ein Hindernis für den Erfolg seiner Unternehmungen“ bildet[1]).

De Boeck, der selbst die Zerstörung nur ganz vereinzelt zulassen will[2]), erwähnt noch zwei weitere Fälle: wenn der Kreuzer eine sehr eilige Mission zu erfüllen habe, und wenn er den feindlichen Kriegsschiffen seine Fahrtrichtung verbergen wolle[3]). Nach Wehberg[4]) soll die Zerstörung auch dann gerechtfertigt sein, wenn das Schiff der Aufbringung Widerstand leistet oder ansteckende Krankheiten an Bord des Kauffahrers herrschen.

Posse[5]) erklärt die Zerstörung auch dann für zulässig, wenn der Kreuzer unter dem Mangel an Lebensmitteln zu leiden hat und die auf der Prise vorhandenen nicht für die Besatzungen beider Schiffe auf längere Zeit reichen. In dieser zwingenden Notlage müsse es dem Nehmeschiff erlaubt sein, die Besatzung der Prise an Bord zu nehmen und die Prise zu zerstören, um zu vermeiden, dass sie dem feindlichen Handel wieder zugute kommt. M. E. ist zwar zuzugeben, dass der Kreuzer in Fällen dringenden eigenen Bedarfs berechtigt ist, Lebensmittel von der Prise zu sich herüber zu nehmen; den von Posse angeführten Fall vermag dieser Umstand aber nicht zu rechtfertigen. Denn wenn die Lebensmittel der Prise für beide Schiffe nicht hinreichen, kann auch die Vereinigung der beiderseitigen Schiffsbesatzungen auf einem Schiffe an diesem Umstande nur verschwindend wenig ändern. M. E. ist höchstens eine verhältnismässige Teilung der Lebensmittel begründet.

Auch gegen die anderen Fälle, wie gegen die Zerstörung überhaupt werden sich zahlreiche Einwendungen erheben lassen. Insbesondere kommt in Betracht, dass durch die Zerstörung des Handelsschiffes häufig auch solche Waren, die den Spruch des Prisengerichts nicht zu fürchten gehabt hätten, der Vernichtung anheimfallen[6]) — denn die Übernahme der Ladung auf den Kreuzer wird regelmässig nur zu einem geringen Teile möglich sein — und dass die nachherige Entschädigung sehr häufig schon wegen der Schwierigkeit des Beweises zu einer wirklichen

[1]) Vgl. Dupuis, 1899, S. 339 Anm. 1.
[2]) S. 306.
[3]) S. 305 u. 306.
[4]) S. 64.
[5]) S. 252.
[6]) Als im deutsch-französischen Kriege d. J. 1870/71 der französische Kreuzer „Desaix“ drei deutsche Handelsschiffe nebst Ladung zerstört hatte (vgl. oben S. 6), verweigerte die franz. Regierung den neutralen Eigentümern der Waren jeglichen Schadensersatz (Bentwich S. 94).

Ausgleichung der erlittenen Nachteile nicht führen wird; dass ferner durch die Zerstörung der modernen Kauffahrteischiffe gewaltige Werte nutzlos vergeudet werden, dass die Besatzung und die Passagiere auf dem Kriegsschiff erheblich höheren Gefahren ausgesetzt werden, als es auf dem Handelsschiff der Fall war, und dass die Überreste der zerstörten Schiffe eine grosse Gefahr für die Seeschiffahrt bilden[1]).

Wenn aus diesen Gründen auch zu fordern ist, dass die kriegführenden Mächte von dem ihnen zustehenden Rechte der Zerstörung feindlicher Prisen nur in Fällen unbedingter Notwendigkeit Gebrauch machen, so wird doch nicht geleugnet werden können, dass derartige Fälle sehr leicht und sehr häufig eintreten können.

§ 14. Ihre Unterbringung in einem neutralen Hafen.

In zweiter Linie bietet sich dem Kreuzer die Möglichkeit, die Prise in einen neutralen Hafen zu bringen. Grundsätzlich ist es den neutralen Mächten zwar nicht gestattet, Prisen in ihren Häfen aufzunehmen. Sie sind vielmehr nach Art. 22 des „Abkommens, betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges", vom Jahre 1907 verpflichtet, gegebenenfalls alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um die Befreiung der Prise mit ihren Offizieren und Mannschaften herbeizuführen und die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung bei sich festzuhalten. Doch bestehen von dieser Regel zwei Ausnahmen:

1. Nach Art. 21 I dürfen Prisen wegen Seeuntüchtigkeit, wegen ungünstiger See sowie wegen Mangels an Feuerungsmaterial oder an Vorräten in einen neutralen Hafen gebracht werden. Sobald die Ursache, welche das Einlaufen rechtfertigte, weggefallen ist, müssen sie den Hafen verlassen. Kommen sie dieser Verpflichtung nicht nach, so hat die neutrale Macht sie dazu aufzufordern und sie gegebenenfalls mit Gewalt zur Erfüllung ihrer Pflicht zu zwingen. (Art. 21 II.)

2. Nach Art. 23 kann eine neutrale Macht Prisen, sei es mit, sei es ohne Begleitung, den Zutritt zu ihren Häfen und Reeden gestatten, wenn sie dorthin gebracht werden, um bis zur Entscheidung des Prisengerichts in Verwahrung gehalten zu werden. Der neutralen Macht steht es frei, die Prise in einen anderen ihrer Häfen führen zu lassen. Die von dem Kreuzer auf die Prise gelegten Offiziere und Mannschaften dürfen nicht festgehalten werden. (Art. 23, II, 3.)

Gerade diese letzte, unter 2 genannte Bestimmung erscheint in hohem Grade geeignet, die Zerstörung der Prisen zu verhindern. Voraussichtlich

[1]) Vgl. Dupuis, 1911, S. 368/69.

wird in einem kommenden Kriege ausserordentlich starker Gebrauch von ihr gemacht werden. Der Kriegführende darf jedoch — im Gegensatz zu der früheren Praxis — nicht so weit gehen, auf neutralem Gebiet oder auf einem Schiffe in neutralen Gewässern ein Prisengericht zu bilden (Art. 4).

§ 15. Rançon und bedingungslose Freilassung.

An dritter Stelle kommt für den Kreuzer die Freilassung der Prise in Betracht[1]). Erfolgt diese gegen Zahlung bzw. das Versprechen der Zahlung eines Lösegeldes, so spricht man von einem Loskauf (Rançon).

Das Versprechen der Zahlung wird von dem Kapitän der Prise gleichzeitig im eigenen Namen und in dem der Reeder abgegeben. Über den ganzen Vorgang wird von dem Kapitän des Kreuzers in zwei Exemplaren — je eins für ihn selbst und den Kapitän der Prise — eine Urkunde (billet de rançon) ausgestellt, in welcher einerseits der Betrag des zu zahlenden oder bereits gezahlten Lösegeldes, anderseits der von dem Kauffahrer zurückzulegende Weg und die Zeit, für die ihm freie Fahrt zugesichert wird, angegeben werden. Hält sich das Handelsschiff in den ihm gezogenen Grenzen, so ist von einem zweiten Kreuzer die von dem ersten ausgestellte Urkunde unbedingt zu achten[2]).

Eine Überschreitung dieser Grenzen ist in zweifach verschiedener Richtung möglich:

1. Der Kauffahrer wählt einen anderen Weg oder dehnt die Reise länger, als vorgesehen war, aus. Dann kann er sich nur durch den Nachweis höherer Gewalt befreien. Ist ihm dieser Nachweis nicht möglich, so verfällt er der Wegnahme. Der durch seinen Verkauf erzielte Erlös wird zunächst auf das vereinbarte Lösegeld und in zweiter Linie auf die Wegnahme durch den zweiten Kreuzer verrechnet.

2. Das Handelsschiff tritt nach Beendigung seiner Reise eine neue an und wird auch auf dieser von einem feindlichen Kreuzer ergriffen. Hier unterliegt es uneingeschränkt der Wegnahme; die Lösegeldforderung bleibt daneben bestehen.

Auch wenn das Schiff vor Beendigung seiner Reise durch Zufall untergeht, lebt die Lösegeldforderung unverändert fort.

Um die spätere Bezahlung der vereinbarten Summe möglichst sicherzustellen, nahmen die Kreuzer in früherer Zeit häufig aus der Besatzung des Kauffahrers einige Mann — darunter gewöhnlich den zweithöchsten Offizier — als Geiseln an Bord. Ein derartiges Verfahren war be-

[1]) Vgl. über das Folgende insbesondere Dupuis, 1899, S. 352 ff.

[2]) Vgl. auch de Boeck S. 289 Anm.

sonders englischen Schiffen gegenüber notwendig, da England die gerichtliche Einklagung des versprochenen Lösegeldes sehr erschwerte. Die Geiseln und die auf dem Kreuzer verbliebene Ranzionierungsurkunde repräsentierten zusammen gewissermassen das freigelassene Schiff selbst, so dass mit ihrer Befreiung auch der Anspruch auf das Lösegeld verloren ging[1]). Heute werden Geiseln regelmässig nicht mehr gefordert. Überhaupt ist die Einrichtung des Loskaufs mit der Abschaffung der Kaperei, für die es hauptsächlich Bedeutung hatte, mehr und mehr ausser Übung gekommen.

Die Gesetzgebung der einzelnen Staaten verhält sich verschieden[2]). Die Vereinigten Staaten gestatten den Loskauf ganz allgemein. England verbietet ihn und lässt Ausnahmen nur in sehr geringem Umfange zu. In Frankreich haben die Bestimmungen mehrfach gewechselt. Zuletzt verbot die Verordnung vom 2. prairial des Jahres XI den Loskauf bei neutralen und gestattete ihn bei feindlichen Schiffen. Im Gegensatz hierzu wurde jedoch im deutsch-französischen Kriege von dem französischen Marineminister unter dem 25. Juli 1870 verfügt, dass ein Loskauf nur im Falle höherer Gewalt zulässig sein solle und ausserdem der prisengerichtlichen Bestätigung bedürfe. In Deutschland sind besondere Bestimmungen über den Loskauf nicht getroffen worden. Die Niederlande, Schweden, Russland und Dänemark verbieten ihn unbedingt. In Spanien war nur Kapern gestattet, und auch nur dann, wenn sie schon drei andere Prisen weggenommen hatten. Diese Bestimmung ist durch den Beitritt Spaniens zu der Pariser Seerechtsdeklaration hinfällig geworden.

Von der letzten Möglichkeit, der bedingungslosen Freigabe der Prise, wird der Kreuzer wohl nur in den seltensten Fällen Gebrauch machen; hauptsächlich dann, wenn ihm infolge des Herannahens überlegener feindlicher Streitkräfte keine Zeit zur Zerstörung (und der damit verbundenen Herübernahme der auf der Prise befindlichen Personen) mehr bleibt.

Der Regelfall wird jedenfalls immer der sein, dass der Kreuzer die genommene Prise in einen Hafen seines Landes bringt und dort aburteilen lässt. — Gerade hierbei liegt nun die Gefahr einer Wiedernahme (Reprise) oder Selbstbefreiung der Prise sehr nahe, da regelmässig bis zu dem nächsten Hafen immer noch ein grösserer Weg zurückzulegen sein wird.

---

[1]) Vgl. Dupuis, 1899, S. 355. A. M. de Boeck S. 290 Anm.

[2]) Vgl. insbesondere de Boeck S. 282 ff.

§ 16. Wiedernahme.

Da das Eigentum an der Prise regelmässig erst mit der endgültigen, zustimmenden Entscheidung des Prisengerichts auf den Nehmer übergeht[1]), dürfte die Wiedernahme nur insoweit von Bedeutung sein, als sie dem Kreuzer den Besitz der Prise entreisst und damit die bevorstehende Gefahr einer Änderung der Eigentumsverhältnisse beseitigt[2]). Die Gesetzgebung und Rechtsprechung hat diesen Standpunkt jedoch häufig nicht eingenommen[3]). Das Consolato del mare entschied danach, ob die Prise bereits „intra praesidia", d. h. in einen Hafen des Nebenstaates, gebracht war, oder ob schon auf dem Wege dahin die Wegnahme stattfand. Im ersten Falle sollte das Schiff als für den Eigentümer endgültig verloren gelten und deshalb dem Wiedernehmer zufallen. Im zweiten Falle nahm man an, dass auch der Eigentümer zur Rückerbeutung seines Schiffes noch in der Lage gewesen wäre. Deshalb sollte ihm sein Eigentum gegen Zahlung einer Entschädigungssumme für die Befreiung zurückgegeben werden. Später kam die „Regel der 24 Stunden", d. h. der Satz auf, dass ein Besitz von 24 Stunden zur Ersitzung des Eigentums an Schiff und Ladung ausreiche. In Frankreich wurde bestimmt, dass ein Schiff, welches dem Feinde vor Ablauf von 24 Stunden wieder abgenommen werde, dem Eigentümer gegen Zahlung von $^1/_3$ des Wertes als Entgelt für die Befreiung zurückzugeben sei. War die genannte Zeit bereits verstrichen, so verfiel es dem Wegnehmenden. Eine Abweichung trat nur dann ein, wenn die Wiedernahme durch ein Kriegsschiff erfolgte. In diesem Falle verzichteten seit Ludwig XIV. die Könige, „die sich durch das Missgeschick ihrer Untertanen nicht bereichern wollten"[4]), zugunsten der Eigentümer auf ihre Rechte. Im deutsch-französischen Kriege bestimmten die französischen Instruktionen, dass die Wiedernahme keinerlei Rechte an dem betreffenden Schiffe verleihe. Wiedergenommene Prisen hätten also ohne Entgelt den Eigentümern zurückgegeben werden müssen. In England ist die wiedergenommene Prise in allen Fällen, also ohne Rücksicht auf die Zeitdauer und die Umstände, in denen sie vom Feinde in der Zwischenzeit festgehalten wurde, und selbst nach der Verurteilung als gute Prise dem Eigentümer zurückzugeben. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz tritt nur dann ein, wenn die Prise von dem Nehmer in ein Kriegsschiff

[1]) Vgl. oben S. 51.
[2]) Ebenso Bonfils, Lehrbuch S. 724.
[3]) Vgl. über das Folgende besonders Dupuis, 1899, S. 360 ff.
[4]) Dupuis, 1899, S. 361.

umgewandelt worden ist. Als Entgelt für die Befreiung wird dem Eigentümer ein gewisser, mit der Grösse der überwundenen Schwierigkeiten wachsender Betrag des Schiffswertes abgezogen.

Den oben in Übereinstimmung mit Bluntschli, de Boeck, Bonfils, Hautfeuille u. a. als allein richtig hingestellten Standpunkt, wonach die Prise dann, wenn ihre Wiedernahme vor der Entscheidung einer zuständigen Behörde erfolgt ist, immer dem Eigentümer zurückgegeben werden muss, haben nur die Vereinigten Staaten von Nordamerika eingenommen. Dem Wiedernehmer wird ein Anspruch auf Entschädigung zugebilligt, der dann besonders hoch ist, wenn die Prise vor oder nach der Wegnahme, aber vor der Wiedernahme in ein Kriegsschiff umgewandelt worden war.

§ 17. Aburteilung.

Ist die Prise in einem Hafen des Nehmestaates eingetroffen, so tritt sie aus der Gewalt des Kreuzers in die der Hafenbehörden.

Ihre Aburteilung, die mit tunlichster Beschleunigung zu betreiben ist, und der gewöhnlich die Untersuchung durch einen Kommissar voraufgeht, erfolgt regelmässig durch besonders dazu eingesetzte Prisengerichte. Auch wenn die Berechtigung der Wegnahme noch so offenkundig ist, bedarf es einer gerichtlichen Entscheidung. Toute prise doit être jugée, — ein Satz, der seit Hunderten von Jahren allgemein anerkannt und durch Art. 1 des „Abkommens über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofs“ vom Jahre 1907 vertraglich festgelegt worden ist. Die Aburteilung liegt ebensosehr im Interesse der Neutralen, wie in dem der Kriegführenden selbst. Sie vermeidet zahlreiche Streitigkeiten, die geeignet wären, einen neuen Krieg heraufzubeschwören.

Vor der gerichtlichen Entscheidung hat sich der nehmende Kreuzer jeder Verfügung über Schiff und Ladung zu enthalten. Ausnahmen werden nur in dringenden Fällen militärischer Notwendigkeit zugelassen[1]): für das Schiff z. B. dann, wenn eine für die Gestaltung der Kriegsoperationen wichtige Meldung zu überbringen ist, die das Nehmeschiff wegen anderweitiger Inanspruchnahme selbst nicht erstatten kann, oder wenn eilige Waffen-, Munitions- oder Mannschaftstransporte auszuführen sind; für die Ladung z. B. im Falle dringender Gefahr des Verderbens oder dann, wenn die Besatzung des Kreuzers sie für ihren eigenen Bedarf dringend nötig hat[2]). Geht ein Schiff vor der Aburteilung durch Zufall verloren, so trifft den Nehmer eine Verpflichtung zur Schadensersatzleistung nicht.

[1]) Vgl. de Boeck S. 281 und Art. 20 der französ. Instruktion v. 25. Juli 1870.
[2]) Vgl. Röpcke S. 84 Nr. 9 u. 10 und Posse S. 251.

Die Zuständigkeit der Gerichte des Nehmestaates wird für die Aburteilung feindlichen Eigentums nicht bestritten, trotzdem Richter und Partei dabei in einer Person vereinigt sind. Gelegentlich der zweiten Haager Konferenz suchte man diesen Mangel durch das „Abkommen über die Errichtung eines internationalen Prisenhofes“ nach Möglichkeit abzuschwächen. Doch ist dieses Abkommen bisher noch von keiner Macht ratifiziert worden.

Die Organisation der Gerichte und das von ihnen zu beobachtende Verfahren beruhen auf den Gesetzen der einzelnen Staaten. Das deutsche Reichsgesetz, betreffend die Prisengerichtsbarkeit, vom 3. Mai 1884 überlässt die Regelung im einzelnen kaiserlicher Verordnung [1]).

Das formelle Recht der nationalen Prisengerichtsbarkeit wird durch die internationalen Konferenzen nur wenig berührt: nach Art. 2 des 12. Abkommens vom Jahre 1907 sind die Urteile in öffentlicher Sitzung zu verkünden oder von Amts wegen den Parteien zuzustellen, und Art. 6 des gleichen Abkommens bestimmt, dass dann, wenn nach Art. 3 der internationale Prisenhof zuständig ist, die Gerichtsbarkeit der nationalen Gerichte in höchstens zwei Instanzen ausgeübt werden darf.

§ 18. Die Behandlung der auf den feindlichen Handelsschiffen befindlichen Personen.

Bis zur zweiten Haager Konferenz wurde die gesamte Besatzung der feindlichen Handelsschiffe, soweit sie aus feindlichen Staatsangehörigen bestand, zu Kriegsgefangenen gemacht. Die Angehörigen neutraler oder befreundeter Mächte waren ihren Konsuln zur Rückbeförderung in die Heimat zu übergeben. Reisende wurden nur dann gefangen genommen, wenn sie dem feindlichen Heer oder der feindlichen Flotte angehörten.

Im Haag (1907) wurde einerseits geltend gemacht, dass es hart sei, Privatpersonen, die an den Feindseligkeiten nicht teilnehmen, meist arme Leute sind und ebensoviel Rücksicht verdienen wie Privatpersonen im feindlichen Lande, zu Kriegsgefangenen zu machen, anderseits betont, dass es keinem Staate zugemutet werden könne, Offiziere und Matrosen, die unter Umständen bald danach in der feindlichen Kriegsmarine vorzügliche Dienste leisten könnten, freizulassen [2]).

Man suchte beiden Anschauungen nach Möglichkeit gerecht zu werden. In Art. 6 des „Abkommens [3]) über gewisse Beschränkungen

[1]) Eine solche ist erst einmal, und zwar am 15. Februar 1889 gelegentlich der ostafrikanischen Blockade zur Bekämpfung des Sklavenhandels erlassen worden.

[2]) Vgl. Nippold S. 140.

[3]) Die bisherigen Ratifikationen siehe bei Strupp, Bd. II S. 470.

des Beuterechts im Seekriege“ wurde bestimmt, dass der Kapitän, die Offiziere und die Mitglieder der Mannschaft, die dem feindlichen Staate angehören, nicht zu Kriegsgefangenen gemacht werden dürfen, wenn sie sich unter Bekräftigung mit einem förmlichen schriftlichen Versprechen verpflichten, während der Dauer der Feindseligkeiten keinen Dienst zu übernehmen, der mit den Kriegsunternehmungen im Zusammenhang steht. Die Dienstleistung auf feindlichen Handelsschiffen wird ihnen dadurch nicht verwehrt[1]). Die von Posse[2]) hervorgehobene Gefahr einer Kollision des Versprechens mit der Staatsbürgerpflicht zur Dienstleistung in Heer und Marine ist m. E. nicht anzuerkennen. Die Fassung für den Seekrieg in den angezogenen Stellen ist eben eine andere als im Landkriegsabkommen[3]).

Soweit die Besatzung einem neutralen Staate angehört, ist sie ohne weiteres freizulassen (Art. 5, Abs. 1). Der Kapitän und die Offiziere haben vorher das förmliche schriftliche Versprechen abzugeben, während der Dauer des Krieges auf keinem feindlichen Kriegs- oder Handelsschiffe[4]) Dienste zu nehmen. Die Möglichkeit des Eintritts in das feindliche Landheer wird ihnen dadurch nicht genommen.

Die Namen der unter den Voraussetzungen der Art. 5, Abs. 2 und 6 freigelassenen Personen werden von der nehmenden Kriegsmacht dem Gegner mitgeteilt. Diesem ist es untersagt, solche Personen wissentlich zu verwenden. (Art. 7.)

Nach Art. 8 finden die vorgenannten Bestimmungen auf solche Schiffe keine Anwendung, die an den Feindseligkeiten teilnehmen. Ob ein Schiff nur friedlichen Handel betreibt oder sich an den Feindseligkeiten beteiligt, ist eine Tatfrage, deren feste Regelung nicht möglich erschien[5]).

---

[1]) Vgl. Wehberg, Beuterecht S. 83, und Posse S. 214.
[2]) S. 214/15.
[3]) Vgl. Meurer S. 140 ff.
[4]) Wehberg, Die Abkommen usw. S. 152.
[5]) Vgl. Prot. I S. 269.

II. Teil:

Die Handelsschiffe als Kriegsmittel zur Unterstützung des eigenen Staates.

Als Kriegsmittel zur Unterstützung des eigenen Staates lassen sich die Handelsschiffe in zweifach verschiedener Weise verwenden: als Kaper oder nach vorausgegangener Umwandlung als Kriegsschiffe.

§ 19. Kaper.

Unter Kaperei versteht man „ein Unternehmen von Privatpersonen unter der Autorität einer kriegführenden Macht, welches darauf gerichtet ist, mittels besonders dazu ausgerüsteter Schiffe den feindlichen Seehandel zu schädigen und dem unerlaubten Seehandelsbetriebe Neutraler entgegenzutreten. Die Schiffe heissen Kaper (corsaires, Privateers)“ [1]).

Die Anfänge der Kaperei gehen weit zurück in eine Zeit, wo einerseits die Kriege nicht nur von Staat gegen Staat, sondern auch von Städten oder Privaten gegeneinander oder gegen Staaten geführt wurden [2]), und wo anderseits die Staaten in Ermangelung eigener Kriegsflotten auf die Hilfe der Reeder angewiesen waren. Hier trafen die Interessen der Fürsten und Schiffskapitäne zusammen. Erstere benutzten gern ein so billiges und wirksames Mittel zur Schädigung ihrer Feinde, während die Kapitäne in der Kaperei eine Quelle reicher Gewinne suchten und auch fanden. Im frühen Mittelalter waren die Angehörigen der Kriegführenden schon auf Grund des Beginns der Feindseligkeiten, also ohne obrigkeitliche Ermächtigung, zur Wegnahme der feindlichen Schiffe berechtigt [3]). Mit dem Erstarken der Zentralgewalt machten dann die Fürsten das Beuterecht von ihrer vorgängigen Genehmigung abhängig. Zuwiderhandelnde betrachtete man als Seeräuber.

[1]) Perels, Seerecht S. 170.
[2]) Kaltenborn S. 106.
[3]) Bonfils, Lehrbuch S. 702.

Da die Kaperbriefe Angehörigen des eigenen Landes und Fremden in gleicher Weise und in ausgedehntem Masse erteilt wurden, strömten bei Ausbruch eines Krieges von allen Seiten Leute zusammen — meistens Abenteurernaturen —, denen es weniger auf die Sache, für die sie kämpften, als auf grosse Beutegewinne ankam. So war es möglich, dass Kapitäne sich nicht nur von einem, sondern gleichzeitig von beiden Kriegsparteien Kaperbriefe ausstellen liessen, und so kam es, dass die Kaper bald kaum noch zwischen Feinden und Neutralen unterschieden, sondern alles wegnahmen, was ihnen in den Weg lief [1]). Sie beschränkten sich schliesslich nicht einmal mehr auf den Krieg, sondern setzten ihr einträgliches Gewerbe im Frieden weiter fort, so dass ein Unterschied zwischen ihnen und Seeräubern kaum noch erkennbar war. Noch im amerikanischen Sezessionskrieg liess der Kommandant eines Kapers der Südstaaten 15 feindliche Schiffe verbrennen, trotzdem er bereits von der Beendigung des Krieges Kenntnis erhalten hatte [2]). Welchen gewaltigen Umfang das Kaperwesen schliesslich annahm, ersieht man z. B. daraus, dass allein im dritten Eroberungskriege Ludwig XIV. (1688—97) die französischen Kaper 42000 englische Fahrzeuge im Gesamtwerte von etwa 750 Millionen touronischen Pfund aufbrachten [3]) und dass allein Dünkirchen 1000—1200 Kaper gegen England ausrüstete [4]).

Die Missstände im Kaperwesen, gegen die bereits im Anfang des 14. Jahrhunderts die italienischen Städte Pisa, Genua, Sassari und andere vorgegangen waren [5]), wurden im 16. und 17. Jahrhundert so stark, dass Frankreich (1584), die Niederlande (1597), England (1602) und Spanien (1621), also die Hauptseemächte, sich zu einschränkenden Massnahmen gezwungen sahen [6]). Auch gelangte man frühzeitig dazu, einen Kapitän, der von beiden Kriegsparteien Kaperbriefe entgegennahm, als Seeräuber zu behandeln, während die auf Ausschaltung der fremdländischen Kaper gerichteten Bestrebungen lange Zeit ohne Erfolg blieben. Im siebenjährigen Kriege konnte Preussen keinen einzigen Untertanen, sondern nur englische Reeder und Kapitäne zur Ausübung

---

[1]) Besondere Berühmtheit erlangten die unter dem Namen „Meer"- oder „Wassergeusen" bekannten Kaper, die im 16. Jahrh. von den niederländischen Provinzen im Freiheitskampf gegen Spanien ausgerüstet wurden und sich bald raubend und plündernd über alle Meere verbreiteten (vgl. bes. Hautefeuille, Histoire S. 191).

[2]) Fiore, III, S. 310.

[3]) Bonfils, Lehrbuch S. 706.

[4]) Aegidi und Klauhold S. VI.

[5]) Fiore, III, S. 297.

[6]) Dupuis, 1899, S. 101.

der Kaperei gewinnen[1]). Noch im Jahre 1847 stiessen die Vereinigten Staaten auf den Widerstand Englands, als sie im Kriege gegen Mexiko die Erklärung abgaben, dass sie jeden Untertanen eines dritten Staates gegebenenfalls nicht als Kaper, sondern als Seeräuber behandeln würden.

Jedenfalls aber mehrten sich die Verträge und Verordnungen, in denen die Abschaffung oder Einschränkung der Kaperei festgesetzt wurde. In dem bereits oben erwähnten preussisch-amerikanischen Vertrage vom Jahre 1785 wurde neben der Freiheit des Privateigentums auch das Verbot der Kaperei vertraglich festgelegt. Die Abneigung Preussens gegen die Kaperei kam später auch in dem Bescheid Friedrich Wilhelm III. an das Staatsministerium zum Ausdruck, als ihm der Entwurf eines die Kaperei erläuternden Zusatzes zum Allgegemeinen Landrecht vorgelegt wurde:

„Ich will Euch hiermit eröffnen — —, dass Ich gar nicht Willens bin, je in einem Kriege das von den Seemächten in neuerer Zeit über alle Schranken ausgedehnte Kapersystem nachzuahmen, weshalb Mir der fragliche Zusatz ganz überflüssig und in jedem Falle es nicht gerathen zu sein scheint, ihn dem Allgemeinen Landrecht einzuverleiben, sondern nöthig, diese Bestimmung für den Fall vorzubehalten, dass die eiserne Notwendigkeit den Staat zu solchen Massregeln, die die Gerechtigkeit sonst nie billigen kann, zwingen möchte“[2]).

Infolge eines Beschlusses der legislativen Versammlung vom 30. Mai 1792 forderte Frankreich die Mächte zur Unterdrückung der Kaperei auf. Die Vereinigten Staaten und Spanien machten Vorbehalte, England antwortete überhaupt nicht, und nur die Hansestädte nahmen den Antrag an. Demgemäss wurde durch Dekret vom 29. März 1793 die Kaperei gegen Hanseatische Schiffe abgeschafft[3]). Im Jahre 1823 machte Frankreich bei Ausbruch des Krieges gegen Spanien den auswärtigen Regierungen durch eine Zirkularnote bekannt, dass es für diesen Krieg auf die Erteilung von Kaperbriefen verzichten wolle, und forderte gleichzeitig zu Bestrebungen im Sinne möglichst weitgehender Einschränkung der Kaperei auf. Doch blieb dieses Vorgehen Frankreichs ohne Erfolg. Spanien ahmte das gegebene Beispiel nicht nach, und die übrigen Mächte, besonders England, verhielten sich durchaus ablehnend[4]).

Im Krimkrieg verzichteten England und Frankreich und, ihrem

---

[1]) Krauel, Preussische Kaperei S. 158.
[2]) Perels, Privateigentum S. 278.
[3]) Vgl. Geffcken S. 554.
[4]) Vgl. Kleen, Bd. II S. 447.

Beispiel folgend, auch Russland auf die Erteilung von Kaperbriefen, und nach Beendigung dieses Krieges wurde in der Pariser Seerechtsdeklaration als völkerrechtlicher Grundsatz vereinbart: „La course est et demeure aboli". Spanien und Mexiko, die sich zunächst ferngehalten hatten, traten im Jahre 1907 der Deklaration bei, während Amerika seine Absicht, nur bei gleichzeitiger Abschaffung der Unfreiheit des Privateigentums auf das Recht der Erteilung von Kaperbriefen zu verzichten, bisher offiziell immer noch beibehalten hat[1]). Dieser Standpunkt hat den Vereinigten Staaten allerdings niemals Vorteile, sondern nur — im Sezessionskriege (1861—63) — erhebliche Nachteile gebracht. Da Amerika die Pariser Deklaration nicht angenommen hatte, waren die Südstaaten zur Ausstellung von Kaperbriefen berechtigt. Trotzdem sie nur wenige Schiffe dafür anzuwerben vermochten, gelang es ihnen, fast die ganze amerikanische Handelsflotte, die gerade im Begriffe war, sich ebenbürtig neben die englische zu stellen, von den Meeren zu verscheuchen. 169 Schiffe wurden den Nordstaaten weggenommen — in erster Linie durch die „Alabama" —, die Versicherungssummen stiegen von 30 auf 120 sh. pro Tonne und zirka eine Viertelmillion Tonnen der amerikanischen Handelsflotte segelte unter englischer Flagge[2]). Diesen Schädigungen suchte Amerika dadurch entgegenzuwirken, dass es zwecks Beitritts zu der Pariser Seerechtsdeklaration mit deren Unterzeichnern in Unterhandlungen trat. Doch kam es zu keinem greifbaren Ergebnis, da die Südstaaten von den neutralen Mächten inzwischen als kriegführende Macht anerkannt worden waren und infolgedessen auch durch den Beitritt der Nordstaaten zu einem Verzicht auf ihre Kaper nicht hätten gezwungen werden können. Die Absicht der Nordstaaten, nunmehr auch ihrerseits Kaperbriefe auszustellen, wurde nicht verwirklicht[3]).

Im spanisch-amerikanischen Kriege vom Jahre 1898 wurden von keinem der Kriegführenden Kaper verwendet. Im Kriege gegen England sollen die Burenstaaten 1901 mit amerikanischen Kapitänen wegen der Ausstellung von Kaperbriefen unterhandelt haben[4]). Ob es tatsächlich der Fall gewesen ist, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls führten die Verhandlungen zu keinem Ergebnis, so dass — da auch in keinem anderen neueren Kriege Kaper Verwendung fanden — der ame-

[1]) Vgl. oben S. 8.
[2]) Vgl. die Rede Whites bei Meurer S. 268.
[3]) Vgl. Kleen, Bd. II S. 452, und Geffcken S. 560.
[4]) So Niemeyer, Das Seekriegsrecht S. 14, und Brougniart S. 122.

rikanische Sezessionskrieg als letzter Anwendungsfall hierfür zu betrachten ist[1]).

Unter den heutigen Verhältnissen hat die Frage jede Bedeutung verloren; an die Stelle der alten Kaperschiffe sind die in Hilfskreuzer umgewandelten grossen Handelsschiffe getreten, durch deren Verwendung einerseits die privaten Reedereien dem Staate auch weiterhin dienstbar gemacht, anderseits die so häufigen Ausschreitungen der Kaper vermieden werden[2]).

§ 20. In Kriegsschiffe umgewandelte Handelsschiffe.

Während die Handelsschiffe als Kaper kaum noch in Frage kommen, gewinnen sie dadurch immer mehr Bedeutung, dass von fast allen Seemächten die Umwandlung der grossen schnellfahrenden Handelsdampfer in Kriegsschiffe für den Fall des Ausbruchs eines Krieges vertraglich vorgesehen wird. Solange die Rechtmässigkeit der Kaperei allgemein anerkannt war, kam eine derartige Umwandlung kaum in Frage. Der Gedanke an sie trat erst dann in den Vordergrund, als einerseits die zahlreichen Missstände der Kaperei die gänzliche Abschaffung dieses Rechtsinstituts notwendig gemacht hatten, anderseits aber es unbillig erschien, die Mithilfe Privater gänzlich auszuschalten.

a) Praktische Bedeutung erlangte die Frage zum ersten Male im Jahre 1870. Durch Verordnung vom 24. August dieses Jahres forderte der König von Preussen im Kriege gegen Frankreich alle deutschen Seeleute und Schiffseigentümer zur Bildung einer freiwilligen Seewehr auf. Die auf Grund dieser Verordnung angeworbenen Offiziere und Mannschaften sollten für die Dauer des Krieges in die Bundesmarine eintreten, deren Uniform und Gradabzeichen anlegen, die entsprechenden Kompetenzen empfangen und auf die Kriegsartikel vereidigt werden. Die Offiziere sollten Patente ihres Grades und die Zusicherung erhalten, dass sie im Falle ausgezeichneter Dienste auf Wunsch auch definitiv in der Kriegsmarine angestellt werden könnten. Die geheuerten Schiffe sollten unter der Kriegsflagge des Bundes fahren, seitens der Bundesmarine armiert und für den ihnen zugedachten Dienst eingerichtet werden. Für den Fall der Wegnahme oder Zerstörung feindlicher Schiffe wurden entsprechende Prämien zugesichert.

[1]) Anders Geffcken (S. 560), der die im Sezessionskriege von den Südstaaten verwendeten Schiffe nicht als Kaper, sondern als Kriegsschiffe betrachtet.

[2]) Über die Frage, ob die in Kriegsschiffe umgewandelten Handelsschiffe wirklich einen vollen Ersatz für die alten Kaper bieten können, vgl. insbesondere Brougniart S. 163—171.

Man war sonach bestrebt gewesen, die weitgehendsten Garantien für rechtmässiges Verhalten der „Freiwilligen Flotte“ zu bieten. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass diese Schiffe nicht der Aufbringung feindlicher Kauffahrer dienen, sondern lediglich die schwache Kriegsflotte im Kampf gegen die französische unterstützen sollten[1]). Trotzdem aus diesen Gründen ein Vergleich mit den alten Kaperschiffen denkbar fernlag, wurde er von der französischen Regierung gezogen. Sie benachrichtigte alsbald England von der preussischen Verordnung, legte dar, dass ihrer Ansicht nach Preussen damit gegen die Bestimmungen der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 verstosse und behielt sich vor, die so gebildeten Kriegsschiffe gegebenenfalls als Seeräuber zu behandeln —, ein Vorbehalt, der schon deshalb unzulässig war, weil auch ein gegen die Seerechtsdeklaration ausgerüsteter Kaper unbeschadet der Verantwortlichkeit seiner Regierung immer als solcher, nicht dagegen als Seeräuber zu behandeln ist[2]). Die englische Regierung legte die Frage den Kronjuristen vor, und diese entschieden, dass zwischen der von Preussen beabsichtigten Freiwilligenflotte und dem früher gehandhabten System, das durch die Pariser Deklaration hatte unterdrückt werden sollen, so wesentliche Unterschiede bestünden, dass England sich der preussischen Verordnung vom 24. 1. 70 nicht widersetzen könne. In diesem Sinne lautete dann auch die Antwort der englischen Regierung an Frankreich[3]).

Die Frage erlangte im übrigen für den deutsch-französischen Krieg keine grosse Bedeutung, da die geplante Organisation nicht ins Leben trat, tauchte aber von neuem auf, als Russland im Winter 1877/78 wegen der drohenden Gefahr eines Krieges mit England den auf Schaffung einer Freiwilligenflotte gerichteten Antrag eines patriotischen Vereins annahm. Doch kam es hier nicht zu diplomatischen Erörterungen, weil die Überzeugung von der Berechtigung eines derartigen Vorgehens sich inzwischen Bahn gebrochen hatte. Die Flotte wurde verwirklicht und besteht bis heute fort. Sie muss bestimmte, ihr von der Regierung gestellte Bedingungen betreffs Zahl und Wirksamkeit der Kreuzer einhalten und erhält dafür jährliche Subsidien. Ihre Beziehungen zu der russischen Regierung sind derartig eng, das z. B. Hall[4]) sie bereits — allerdings mit Unrecht — zur Kaiserlichen Marine rechnet.

Seit dieser Zeit wird die Berechtigung der Umwandlung von Handels-

---

[1]) Vgl. die Verordnung des Norddeutschen Bundes vom 18. Juli 1870 (oben S. 6).

[2]) Ebenso v. Liszt S. 313 und Schramm, Die Umwandlung usw. S. 1552.

[3]) Siehe hierüber Staatsarchiv Bd. 20, Nr. 4345 und 4346.

[4]) S. 529.

schiffen in Kriegsschiffe in Theorie und Praxis allgemein anerkannt. Auf der zweiten Haager Konferenz ist sie durch ein besonderes, fast von allen Staaten unterzeichnetes „Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe“ ausdrücklich gebilligt worden. Ausserdem wird sie von den grösseren Mächten bereits seit Jahren in erheblichem Umfange vorbereitet. England schloss im Jahre 1887 mit seinen grossen Dampfschiffahrtsgesellschaften (Cunard, White Star, Peninsular and Oriental, Royal Mail und anderen) Verträge ab, wonach diese sich gegen Zahlung jährlicher Subsidien verpflichteten, bestimmte schnellfahrende Dampfer der Regierung gegen vorher festgesetzte Preise und innerhalb kürzester Frist auf Verlangen zur Verfügung zu stellen, sowie neue Schiffe nur nach von der Admiralität gebilligten Plänen zu bauen. Die Cunard-Linie erhält hierfür ausdrücklich die jährliche Vergütung von 150 000 £, während die übrigen von der englischen Regierung nebst Kolonien den Reedereien gezahlten Subsidien (insgesamt 1 650 000 £ = rund 34 Millionen Mark) zwar als Postsubventionen gedacht sind, aber insofern auch dem Kriegszwecke dienen, als sie den einzelnen Reedereien den Bau grösserer und schnellerer, zur Umwandlung in Kriegsschiffe geeigneter Dampfer ermöglichen [1]). Nach einer Aufstellung bei Posse [2]) sind bisher in Deutschland und Amerika 6, in England 27 und in Frankreich 5 Handelsschiffe besonders als Hilfskreuzer erbaut worden.

In Amerika und Frankreich sind die Verhältnisse den englischen ähnlich, während die beiden grossen deutschen Reedereien — Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd — auch ohne besondere Vergütung sich verpflichtet haben, ihre Schnelldampfer im Kriegsfall der Regierung zur Verfügung zu stellen [3]).

In Kriegsschiffe umgewandelte Handelsschiffe haben inzwischen mehrfach Verwendung gefunden. So im Jahre 1879 seitens Peru und Bolivien im Kriege gegen Chile, im Jahre 1879 seitens Spanien gegen die kubanischen Aufständischen [4]) und im Jahre 1898 von den Vereinigten Staaten im Kriege gegen Spanien [5]).

b) Seit dem Jahre 1907 sind die mit der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe verknüpften Fragen bis auf die der Umwandlung

---

[1]) Vgl. hierzu Huldermann S. 27. Die Cunard-Linie erhält als Subvention insgesamt 7560000 M., also fast ebensoviel wie die deutsche Schiffahrt im ganzen (8 Mill. M.) (Die Subventionen der Cunard-Linie, in Hansa 1910 S. 778).

[2]) S. 300 Anm. 1.

[3]) Vgl. hierzu § 23 des deutschen Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873.

[4]) Vgl. Brougniart S. 119.

[5]) Vgl. Lawrence S. 526.

auf hoher See und der Rückverwandlung völkerrechtlich geregelt. In dem oben erwähnten „Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe“ [1]) wurden folgende Bedingungen für eine rechtmässige Umwandlung festgesetzt:

Das Schiff muss dem direkten Befehl, der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht, deren Flagge es trägt, unterstellt sein (Art. 1);

es muss die äusseren Abzeichen der Kriegsschiffe seines Heimatlandes tragen (Art. 2) und die Gesetze und Gebräuche des Krieges beobachten (Art. 5);

der Befehlshaber muss im Staatsdienst stehen und von der zuständigen Staatsgewalt bestellt sein. Sein Name muss in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten sein (Art. 3);

die Mannschaft muss den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein (Art. 4);

endlich muss der Kriegführende die Umwandlung möglichst bald auf der Liste seiner Kriegsschiffe vermerken (Art. 6).

Über den Ort der Umwandlung konnte eine völlige Einigung nicht erzielt werden. Die Gewässer des Kriegführenden und seiner Verbündeten [2]) sowie die seiner Gewalt tatsächlich unterworfenen Häfen wurden allgemein als geeignet anerkannt [3]), die neutralen Häfen dagegen ebenso einstimmig als ungeeignet verworfen. Streitig blieb nur die Umwandlung auf offener See.

c) Einen Präzedenzfall, der dann auch den Anlass dafür abgab, dass die Frage auf die Tagesordnung der II. Haager Konferenz gesetzt wurde [4]), bot hier das Vorgehen Russlands im Kriege gegen Japan (1904). „Petersburg“ und „Smolensk“, zwei Schiffe der im Schwarzen Meer stationierten russischen Freiwilligenflotte, hatten als Handelsschiffe den Bosporus und die Dardanellen durchfahren. Als Kriegsschiffe hätten sie hierzu der Genehmigung des Sultans — dessen Berechtigung zur Erteilung einer solchen Genehmigung ausserdem zweifelhaft ist [5]) — bedurft. Nach Passieren des Suezkanals hatten sie sich dann unter Hissung der russischen Kriegsflagge in Kriegsschiffe umgewandelt und begonnen, die mit der Stellung derartiger Schiffe den Neutralen gegen-

[1]) Die bisherigen Ratifikationen und den für die russische Freiwilligenflotte wesentlichen Vorbehalt der Türkei siehe bei Strupp, Bd. II S. 460 Anm. 2.

[2]) Anders nur Keiroko Tzudzuki (Prot. III S. 930).

[3]) Ebenso die Gewässer des Gegners. Vgl. Prot. III S. 930.

[4]) Meurer S. 650.

[5]) Vgl. hierzu Dupuis, 1911, S. 111 Anm. 1, und die Rede des Marquis of Lansdowne im House of Lords am 29. Juli 1904, bei Smith and Sibley S. 44.

über verbundenen Rechte auszuüben. Am 13. Juli hatte die „Petersburg“ den britischen Dampfer „Malacca“ mit der Begründung, dass er Konterbande bei sich führe, und in der Absicht, ihn nach Libau zu transportieren, beschlagnahmt. Infolge des Protestes der englischen Regierung war die „Malacca“ jedoch schon am 27. Juli freigegeben und gleichzeitig den genannten russischen Dampfern die Stellung als Hilfskreuzer genommen worden[1]).

Um ähnliche Vorkommnisse unmöglich zu machen, traten im Haag die meisten Staaten, besonders England, Japan und die Niederlande, für das Verbot einer Umwandlung auf hoher See ein. Deutschland, Frankreich und Russland verfochten den gegenteiligen Standpunkt, während Italien einen vermittelnden Vorschlag des Inhalts machte, dass die Umwandlung auf hoher See zwar grundsätzlich untersagt, aber denjenigen Schiffen, die vor Ausbruch der Feindseligkeiten die heimischen Gewässer verlassen hätten, gestattet sein sollte. Eine Einigung konnte jedoch, wie gesagt, über den Ort der Umwandlung nicht erzielt werden.

Gelegentlich der Londoner Seerechtskonferenz wurde die Frage erneut einer längeren Besprechung unterzogen — aber wiederum ohne Ergebnis. Es kann daher heute jeder Staat seine Handelsschiffe durchaus rechtmässig auch auf hoher See in Kriegsschiffe umwandeln[2]). Zweifellos wäre England durch das Verbot der Umwandlung auf hoher See ganz besonders begünstigt worden, da ihm seine zahlreichen Flottenstützpunkte im Gegensatz zu den anderen Staaten auch bei derart veränderter Sachlage die Möglichkeit einer Umwandlung selbst in den entferntesten Gegenden offengehalten hätten.

d) Auch über die Frage der Rückumwandlung liess sich eine Übereinstimmung nicht erzielen.

Der Antrag Österreich-Ungarns, die Rückumwandlung in ein Handelsschiff bis zur Beendigung des Krieges für unzulässig zu erklären, vermochte sich weder im Haag (1907) noch in London (1909) durchzusetzen. Über den von der niederländischen Delegation gestellten Aushilfsantrag, die Umwandlung eines Kriegsschiffs in ein Kauffahrteischiff auf hoher See während des Krieges zu verbieten, wäre eine Einigung voraussichtlich möglich gewesen. Man verzichtete jedoch darauf, weil es misslich erschien, nur diesen einen Punkt einer Frage, die man in ihrer Gesamtheit nicht zu regeln vermochte, vertraglich festzulegen[3]). Zweifellos wäre es ein unhaltbarer Zustand, wenn

---

[1]) Vgl. Oppenheim, II, S. 95.

[2]) Ebenso Schramm, Die Umwandlung usw. S. 1550.

[3]) Erläuterungen S. 9.

Schiffe abwechselnd die Kriegs- und Handelsflagge führen würden. Sie könnten dann ohne Verletzung der Neutralität als Handelsschiffe sich in neutralen Häfen verproviantieren und ausbessern lassen und als Kriegsschiffe deren völkerrechtlich zugebilligte Rechte gegen Feinde und Neutrale geltend machen [1]). Trotz dieses inneren Widerspruchs würde aber ein derartiges Vorgehen nicht gegen das Völkerrecht verstossen. Die gegenteilige Ansicht v. Liszts [2]) findet in den geltenden Völkerrechtssätzen keine ausreichende Stütze, wenn auch vielleicht anzunehmen ist, dass der Internationale Prisenhof — um einen wesentlichen Teil des „Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekrieg“ nicht illusorisch werden zu lassen — eine unbeschränkte Umwandlung und Rückumwandlung von Handelsschiffen nicht billigen würde [3]).

Schluss.

Zahlreich sind die Fragen, deren Regelung noch aussteht. Vieles und Wesentliches ist von den Delegierten der Staaten bereits vereinbart worden, harrt aber noch seiner Ratifikation; so vor allem das Prisengerichtsabkommen von 1907 und die ganze Londoner Deklaration des Jahres 1909 [4]). Anderes ist zwar als geltendes Völkerrecht anzusprechen, hat aber bisher seine praktische Erprobung noch nicht bestanden und wird vielleicht im Ernstfall einfach beiseite geschoben werden, — eine Möglichkeit, die um so eher gegeben ist, als erfahrungsgemäss jeder Krieg neue Völkerrechtsverletzungen im Gefolge hat. Auch das, was übrig bleibt, krankt an dem Mangel eines den Einzelstaaten übergeordneten Zentralorgans. Sein Untergrund ist schwankend und unsicher, so dass z. B. Bekker [5]) die Existenz eines Völkerrechts überhaupt verneint [6]). Im Gegensatz zum nationalen Recht beruht eben das der Völkerrechtsgemeinschaft nicht auf staatlicher Autorität, sondern hauptsächlich auf dem Rechtsbewusstsein des modernen Staates und der „Solidarität der heutigen internationalen Interessen“ [7]).

---

[1]) Vgl. die ausführliche Schilderung eines derartigen Vorgehens bei Bowles S. 160ff.

[2]) S. 311/12.

[3]) So Ferneck S. 333 Anm.

[4]) Hier mit Ausnahme der Vereinigten Staaten (vgl. oben S. 11).

[5]) S. 17.

[6]) Bekker (S. 18) spricht hier von „Ansätzen des werdenden Rechts eines werdenden Staatenverbandes“.

[7]) Nippold, Die Fortbildung des Verfahrens in völkerrechtlichen Streitigkeiten (1907) S. 40.

In dieser Schwäche liegt aber anderseits gleichzeitig seine grösste Stärke und eine wesentliche Garantie für die Zukunft. Denn nur das wird imstande sein, den Wechsel der Zeiten und Anschauungen zu überdauern, was nicht aus der Machtvollkommenheit einer höheren Instanz, sondern aus dem Entwicklungsgange und den Bedürfnissen der Menschheit die Berechtigung seines Daseins ableitet. „Das Erstaunen, das sich der ganzen Welt mitteilte, als die Kunde von dem Zarenmanifest — das die erste Haager Konferenz einleitete — durch den Telegraphen über die Erde geblitzt wurde, war ein unendliches. Grösser konnte die Sensation damals nicht gewesen sein, als die Nachricht von der Entdeckung der neuen Welt nach Europa gelangte. Der erste Eindruck war der des Staunens und des Zweifels an der Echtheit des Dokumentes. Man glaubte an eine Mystifikation, an den Scherz eines politischen Witzboldes“ [1]). Heute weiss man, dass es sich nicht um einen Scherz handelte, sondern um zwingende Forderungen der Zeit, um eine unausbleibliche Folge des immer stärkeren Ineinandergreifens der einzelnen Staaten. Die Überzeugung von der Notwendigkeit internationaler Vereinbarungen hat sich innerhalb weniger Jahre überall Bahn gebrochen. Das bisher Geschaffene ist zwar lückenhaft und unvollständig, bedeutet im ganzen aber doch einen gewaltigen Fortschritt. Das Werk der ersten beiden Friedenskonferenzen wird durch eine dritte und wohl noch mehrere folgende ausgebaut und erweitert werden, und wenn der Gedanke an eine festgegliederte und geordnete internationale Staatengemeinschaft wohl auch erst in weiter Ferne auf Verwirklichung rechnen kann, — die Richtung dahin ist unverkennbar!

[1]) Fried, Die Haager Konferenz S. 12.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz i. Schl.

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

I. Teil: Die Handelsschiffe als Gegenstand der Wegnahme 3

§ 1. Das Seebeuterecht 3

§ 2. Bestrebungen zu seiner Beseitigung 4

§ 3. Gründe dafür und dagegen 11

§ 4. Aussichten für seine Abschaffung, unter besonderer Berücksichtigung Englands 19

§ 5. Wer ist zur Ausübung des Seebeuterechts befugt? 29

§ 6. Dem Seebeuterecht unterliegen sämtliche gegnerischen Handelsschiffe. Besondere Fälle: 30

a) Handelsschiffe, die ausschliesslich Verwundete und Kranke an Bord haben 30

b) Handelsschiffe in Seenot 30

c) Sachen des See„handels"betriebes 31

§ 7. Örtliche Einschränkungen 34

§ 8. Zeitliche Einschränkungen 36

§ 9. Die feindliche Eigenschaft 41

a) der Handelsschiffe 41

b) der auf ihnen befindlichen Waren 44

§ 10. Der Flaggenwechsel 46

§ 11. Das Visitationsrecht 48

§ 12. Die Wegnahme 51

§ 13. Die Zerstörung feindlicher Prisen 52

§ 14. Ihre Unterbringung in einem neutralen Hafen 55

§ 15. Rançon und bedingungslose Freilassung 56

§ 16. Wiedernahme 58

§ 17. Aburteilung 59

§ 18. Die Behandlung der auf den feindlichen Handelsschiffen befindlichen Personen 60

II. Teil: Die Handelsschiffe als Kriegsmittel zur Unterstützung des eigenen Staates 62

§ 19. Kaper 62

§ 20. In Kriegsschiffe umgewandelte Handelsschiffe 66

a) Geschichtliche Entwicklung 66

b) Die Bestimmungen der zweiten Haager Konferenz 68

c) Umwandlung auf hoher See 69

d) Rückumwandlung 70

Schluss 71

Literatur.

A. Autoren:

Adler, Die Haager Friedenskonferenz des Jahres 1907 und die Fortbildung des Völkerrechts, Berlin 1909.

Aegidi, Zur Reform des Seekriegsrechts. Aus dem amtl. stenogr. Ber. der Reichstagsverhandl. v. 18. April 1868, Berlin 1868.

Aegidi u. Klauhold, Frei Schiff unter Feindes Flagge, Hamburg 1866, Beilage z. Staatsarchiv, 10, 1866.

Andree, Geographie des Welthandels, 1, Frankfurt a. M. 1910.

v. Arnim, Handelsangriff und Handelsschutz einst und jetzt, in „Marinerundschau" 1907.

v. Attlmayr, Das internationale Seerecht, Wien 1903/04.

v. Bar, Die Haager Friedenskonferenz, i. „März" vom 1. Juni 1907.

— Die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekrieg, in „Nation" 1906, 24. Jahrg.

— Kriegsrecht, Frieden und Rüstungen, in „Deutsche Revue", Dezember 1909.

Baumgarten u. Meszlény, Kartelle und Trusts, Berlin 1906.

Bekker, Haben wir ein Völkerrecht? in „DJZ." 1912, Nr. 1.

Bentwich, The law of privat property in war, London 1907.

Bernsten, Das Seekriegsrecht, Berlin 1911.

v. Bloch, Der Krieg, Bd. 3: Der Seekrieg, Berlin 1899.

— Die wahrscheinlichen Folgen eines Krieges zwischen Grossmächten, Berlin und Bern 1901.

Bluntschli, Das Beuterecht im Kriege, Nördlingen 1878.

— Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten, Nördlingen 1878.

de Boeck, De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi, Paris 1882.

Boidin, Les lois de la guerre et les deux conférences de la Haye, Paris 1908.

Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, 3. Aufl. von Fauchille, übersetzt von A. Grah, Berlin 1904.

— Manuel de droit international public, 5e Éd., Paris 1908.

Bowles, Sea law and sea power, London 1910.

Brongniart, Les corsaires et la guerre maritime, Paris 1904.

Calvo, Le droit international théorique et pratique, 5e Éd., tome 4, Paris 1896.

Corbett, The capture of privat property at sea, in „Mahan, Some neglected aspects of war", London 1907.

Despagnet, Cours de droit international public, Paris 1905.

Duboc, Du droit de visite en temps de guerre, in „Revue générale de droit international public", Bd. 4, 1897.

Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les conférences de la Haye et de Londres, Paris 1911; zitiert „Dupuis 1911".

— Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, Paris 1899; zitiert „Dupuis 1899".

Eick, Der englische Lordkanzler gegen das Seebeuterecht, in „DJZ." v. 1. Okt. 1906.

Einicke, Die Londoner Seerechtskonferenz, in „Annalen des Deutschen Reiches", Bd. 42.

Endres, Die völkerrechtlichen Grundsätze der Kriegführung zu Lande und zur See, Berlin 1909.

Ernst, L'oeuvre de la deuxième conférence de la paix, Paris et Bruxelles 1908.

Ferber, Internationale Rechtsverhältnisse der Kriegs- und Handelsschiffe im Krieg und Frieden, Kiel 1895.

v. Ferneck, Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in „Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart", Bd. 36.

Fiore, Nouveau droit international public, 2e éd. Traduite de l'Italien et annotée par Charles Antoine; Paris 1886.

Fitger, Das Seekriegsrecht nach den Beschlüssen der internationalen Konferenzen vom Haag und von London, in „Volkswirtschaftliche Streitfragen", Bd. 21.

— Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt, Berlin 1909, in „Volkswirtschaftliche Streitfragen", Jahrgang 30.

Fleischmann, Völkerrechtsquellen, Halle a. S. 1905.

Fried, Die Haager Konferenz, ihre Bedeutung und ihre Ergebnisse, Berlin 1900.

— Die zweite Haager Konferenz, ihre Arbeiten, ihre Ergebnisse und ihre Bedeutung, Leipzig 1908.

Gareis, Institutionen des Völkerrechts, Giessen 1887.

Geffcken, Das Seekriegsrecht, in „v. Holzendorffs Handbuch des Völkerrechts", Bd. 4, Hamburg 1889.

Gessner, Zur Reform des Seekriegsrechts, Berlin 1875.

Greve, Schiffahrtssubventionen der Gegenwart, Hamburg 1903.

Hall, A treatise on international law, Oxford, 5e ed., 1904.

v. Halle, Die Krisis in Weltschiffahrt und Weltschiffbau im Jahre 1908, in „Marinerundschau" 1909, Bd. 20, 2.

— Die Versorgung Grossbritanniens in Kriegszeiten, in „Marinerundschau" 1906.

— Handelsmarine und Kriegsmarine, Dresden 1907, im „Jahrbuch der Gehestiftung", Band 13.

Halleck, International law, 1893.

Hammann, Der Streit um das Seebeuterecht, Berlin 1907.

v. Hansemann, Die Lehre von der einheitlichen Reise im Rechte der Blockade und Kriegskonterbande; Beiheft zur Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht, Bd. 4.

Harms, England und Deutschland, in „Deutsche Revue", Bd. 35, 1, 1910.

Hautefeuille, Histoire du droit maritime international, 2e éd., Paris 1869.

— Questions de droit maritime international, Paris 1868.

Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, 8. Ausgabe, Berlin 1888.

Hill, The second peace conference at the Hague, in „The american journal of international law", Bd. 1, 2, 1907.

Hirschmann, Das internationale Prisenrecht, München und Berlin 1912.

Hirst, Commerce and property in naval warfare. A letter of the Lord Chanceller, London 1906.

Holland, Manual of naval prize law, London 1888.

Huber, Beiträge zur Kenntnis der soziologischen Grundlagen des Völkerrechts und der Staatengemeinschaft, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Bd. 4, 1910.

— Die Fortbildung des Völkerrechts auf dem Gebiete des Prozess- und Landkriegsrechts durch die zweite internationale Friedenskonferenz im Haag 1907, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart", Bd. 2, 1908.

Huldermann, Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten, Berlin 1909.

v. Kaltenborn, Geschichte der Kaperei im Seekriege, in „Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik", Bd. 2, Leipzig 1849.

Kanghi-Tschu, Deutschland, der Kaiser und der Simplizissimus, München 1911.

Kleen, Lois et usages de la neutralité, 2 Bde., Paris 1898 und 1900.

Klobukowski, Die Seebeute oder das feindliche Privateigentum zur See, Inaug.-Diss., Bonn 1877.

Krauel, Die internationale Konferenz über Seekriegsrecht in London, in „Deutsche Revue" 1909, Bd. 2.

— Preussische Kaperei im 7jährigen Kriege, in „Marinerundschau" 1911, Bd. 1.

Lapradelle, La guerre maritime après la nouvelle conférence de la paix, in „Revue des Deux Mondes" vom 1. August 1908.

Laveleye, Encore le droit de capture sur mer, in „Revue de droit international et de legislation comparée, Bd. 16, 1884.

Lawrence, The principles of international law, 4e ed., London 1910.

Lémonon, La conférence navale de Londres, Paris 1909.

— La seconde conférence de la paix, Paris 1908.

— L'Europe et la politique britannique (1882—1909), Paris 1910.

Leroy, La guerre maritime, Bruxelles et Paris 1900.

v. Liszt, Das Völkerrecht, 6. Aufl., Berlin 1910.

Mahan, The Hague conference: The question of immunity for belligerent merchant shipping, in „Mahan, Some neglected aspects of war", London 1907.

v. Maltzahn, Das Wirtschaftsleben der Völker und der Seekrieg, in „Deutsche Rundschau", Bd. 21, 1904.

F. v. Martens, Völkerrecht. Deutsche Ausgabe von Bergbohm. 2. Bd., Berlin 1886.

G. F. v. Martens, Versuch über Kaper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen, Göttingen 1795.

v. Martitz, Völkerrecht, 1906.

Maurel, De la déclaration de guerre, Paris 1907.

Meurer, Die Haager Friedenskonferenz, Bd. 2: Das Kriegsrecht, München 1907.

v. Mirbach, Das Durchsuchungsrecht, Inaug.-Diss., Berlin 1903.

Moore, International law digest, vol. 7, Washington 1906.

Murken, Die Grundlagen der Seeschiffahrt, Berlin 1904.

Nauticus, Zu den Ergebnissen der Londoner Seerechtskonferenz, in „Überall". Bd. 11, 1908/9.

Niemeyer, Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909, Berlin 1910.

— Prinzipien des Seekriegsrechts, Berlin 1909.

Nippold, Die zweite Haager Friedenskonferenz, 2. Teil: Das Kriegsrecht, unter Mitberücksichtigung der Londoner Seerechtskonferenz, Leipzig 1911.

Oppenheim, International law. A Treatise, vol. 2: war and neutrality, London, New-York and Bombay 1906.

Ortolan, Règles internationales de diplomatie de la mer, 4e éd., Paris 1864.

Ozanam, La juridiction internationale des prises maritimes, Paris 1910.
Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903.
— Privateigentum auf See in Kriegszeiten, in „Marine-Rundschau“ 1903, Bd. 14, 1.
Peters, Die Voraussetzungen der britischen Politik, im „Tag“ vom 7. Januar 1912.
Pistoye et Duverdy, Traité des prises maritimes, 2 Bde., Paris 1885.
Pohl, Deutsche Prisengerichtsbarkeit, Tübingen 1911.
Posse, Das Seebeuterecht, in „Zeitschrift für internationales Recht“, Bd. 21, 1911.
Pradier-Fodéré, Traité de droit international public, tome 8, Paris 1906.
Priess, Die Ergebnisse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in „Gesetz und Recht“, Bd. 10.
Quaritsch, Compendium des europäischen Völkerrechts, 8. Aufl., Berlin 1908.
Ratzenhofer, Wesen und Zweck der Politik, Leipzig 1893, Bd. 3.
Rettig, Prisenrecht und Flussschiffahrt, Hamburg 1892.
v. Reventlow, Grossbritannien, Deutschland und die Londoner Deklaration, Berlin 1911.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts, 1. Aufl., Stuttgart 1889.
— Principes du droit des gens, 2 Bde., Paris 1896.
Röpcke, Das Seebeuterecht, in „Rostocker rechtswissenschaftliche Studien“, II 1904.
Schlieper, Die staatliche Subvention der Seeschiffahrt, in „Marine-Rundschau“ 1903, Bd. 14, 2.
Schramm, Das Prisenrecht nach den Beschlüssen der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, in „Marine-Rundschau“ 1909, Bd. 20, 2.
— Die seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der zweiten Haager Friedenskonferenz, Berlin 1909.
— Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See während eines Krieges, in „Marine-Rundschau“ 1911.
— Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz, Berlin 1911.
Schroedtker, Die englische Handelsschiffahrt, Halle a. S. 1906.
Schwebemeyer, Das Privateigentum zur See im Kriege, Berlin 1860.
Smith and Sibley, International law as interpreted during the Russo-Japanese war, London 1905.
v. Stengel, Die Haager Friedenskonferenz und das Völkerrecht, im „Archiv für öffentliches Recht“, Bd. 15, 1900.
Stiel, Der Tatbestand der Piraterie, Leipzig 1905, in „Staats- und völkerrechtliche Abhandlungen“, Bd. 4, 1905.
Strupp, Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts, 2 Bde., Gotha 1911.
Testa, Le droit public international maritime. Traduction du portugais par Ad. Bouriton, Paris 1886.
Twiss, The law of nations, Bd. 2, London 1875.
v. Ullmann, Die Fortbildung des Seekriegsrechts durch die Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart“, Bd. 4, 1910.
— Die Haager Konferenz von 1899 und die Weiterbildung des Völkerrechts, im „Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart“, Bd. 1, 1907.
— Völkerrecht, Tübingen 1908.
de Vattel, Le droit des gens ou principes de la loi naturelle, Neuchatel 1777.
Wachenhusen, Der Seehandel im Seekriege, in „Deutsche Tageszeitung“ vom 6. 7. 1907.
Wehberg, Das Beuterecht im Land- und Seekrieg, in „Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht“, Bd. 6.

— Die Abkommen der Haager Friedenskonferenzen, der Londoner Seekriegskonferenz nebst Genfer Konvention, Berlin 1910.
— Zur Schaffung eines internationalen Seekriegsgesetzbuches, in „Marine-Rundschau" 1909, Bd. 20, 2.
Westlake, International law, Part 2: War, Cambridge 1907.
Wheaton, Elements of international law, Philadelphia 1836.
White, Aus meinem Diplomatenleben. Berechtigte Übers. aus dem Engl. von H. Mordaunt, Leipzig 1906.
Wohltmann, Deutschlands Einfuhr und Bedarf landwirtschaftlicher Stoffe aus dem Auslande, Berlin 1910.
Zorn, A., Das Seekriegsrecht und die Ergebnisse der Londoner Konferenz, JurLitBl. 21, 1909.
— Grundzüge des Völkerrechts, 2. Aufl., Leipzig 1903.
Zorn, Ph., Das völkerrechtliche Werk der beiden Haager Friedenskonferenzen, in „Zeitschr. f. Pol." 2, 1909.
— Die völkerrechtlichen Ergebnisse der Haager Konferenz, in „Deutsche Rundschau", 102, 103.
— England und die neuere Entwicklung des Völkerrechts, in „DJZ." vom 1. 10. 1906.

B. Quellen:

Conférence Internationale de la paix. La Haye, 18. mai — 29. juillet 1899. Ministère des affaires étrangères, La Haye 1907.
Deuxième conférence de la paix. La Haye, 15. juin — 18. octobre 1907. Actes et documents. 3 tomes, La Haye 1908; zit: „Prot".
Deutsches Weissbuch über die Ergebnisse der im Jahre 1907 im Haag abgehaltenen zweiten internationalen Friedenskonferenz. Drucks. d. Reichst., 12. Legislat.-Per., 1. Sess., 1907, Nr. 527.
Proceedings of the international naval conference, held in London, december 1908 — february 1909. Miscell. Nr. 5 (1909).
Correspondence respecting the Declaration of London (in continuation of Miscell Nr. 4, 1910), Miscell. Nr. 8, 1911.
Conférence navale, Londres, 4. decembre 1908 — 26. février 1909. Actes et documents.
Deutsches Weissbuch über die Ergebnisse der in London vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen Seekriegsrechtskonferenz, Drucks. d. Reichst., 12. Legislat.-Per., 1. Session, 1907—1909, Nr. 1286.
Erläuterungen zu den Ergebnissen der in London vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen Seekriegsrechtskonferenz.
Nouveau Recueil de Traités par Triepel.

C. Zeitschriften:

Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht.
Annalen des Deutschen Reiches.
Annuaire de la vie internationale.
Annuaire de l'Institut de droit international.
Archiv für öffentliches Recht.
Deutsche Juristenzeitung.
Deutsche Revue.
Deutsche Rundschau.
Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.

Jahrbuch der Gehestiftung.
Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart.
März.
Marine-Rundschau.
Nauticus.
Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik.
Revue de droit international et de législation comparée.
Revue des Deux Mondes.
Revue générale de droit international public.
Staatsarchiv.
The Quaterly Review.
Times.
Volkswirtschaftliche Streitfragen.
Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart.
Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht.
Zeitschrift für internationales Recht.
Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht.

D. Sonstige Schriften:

Das englische Blaubuch über die zweite Haager Friedenskonferenz, in „Marine-Rundschau", 1908, Bd. 19, 1.

Das Kauffahrteischiff und seine Ladung im Seekrieg, in „Nauticus", 1909.

Der russisch-japanische Krieg; amtl. Darstellung des russ. Generalstabs. Deutsche Ausg. von Frhrn. v. Tettau, Bd. 1 Teil 1, Berlin 1911.

Deutsche Schiffssubventionen, in „Hansa, deutsche naut. Zeitschr.", 1910.

Die Subventionen der Cunard-Linie, in „Hansa, deutsche naut. Zeitschr.", 1910.

Eine neue Situation in der Grossschiffahrt, im „Berl. Tagebl." vom 28. 12. 1911.

The immunity of privat property at sea, in „The quaterly Rev." Nr. 426, January 1911 und Nr. 428, July 1911.

Wegnahmerecht zur See und Flottenrüstungen, in „Köln. Zeitg." vom 13. 11. 1909.

Einige weitere Literaturangaben sind im Text enthalten.